Mittag-Ausgabe.

Annoncen-Annahme-Bureaus: In Posen außer in der Expedition bei Krupski (C. H. Ulrici & Co.) Breitestraße 14, in Gnesen bei Herrn Th. Spindler, Markt- u. Friedrichstr.-Ecke 4; in Grätz bei Herrn L. Streisand; in Frankfurt a. M.: G. L. Daube & Co.

Posener Zeitung.

Siebenundsiebzigster Jahrgang.

Annoncen-Annahme-Bureaus: In Berlin, Hamburg, Wien, München, St. Gallen: Rudolph Mosse; in Berlin, Breslau, Frankfurt a. M., Leipzig, Hamburg, Wien u. Basel: Haasenstein & Vogler; in Berlin: A. Retemeyer, Schloßplatz; in Breslau: Emil Kabath.

Nr. 335.

Das Abonnement auf dieses täglich drei Mal erscheinende Blatt beträgt vierteljährlich für die Stadt Posen 1½ Thlr., für ganz Preußen 1 Thlr. 24½ Sgr. Bestellungen nehmen alle Postanstalten des deutschen Reiches an.

Sonnabend, 16. Mai.
(Erscheint täglich drei Mal.)

Inserate 2 Sgr. die sechsgespaltene Zeile oder deren Raum, Reklamen verhältnißmäßig höher, sind an die Expedition zu richten und werden für die am folgenden Tage Morgens 8 Uhr erscheinende Nummer bis 5 Uhr Nachmittags angenommen.

1874.

Telegraphische Nachrichten.

Straßburg i. E., 15. Mai. In einem eingehend begründeten Artikel des „Niederrheinischen Courier" werden die elsaß-lothringischen Reichstagsabgeordneten, welche den Sitzungen des Reichstages prinzipiell ferngeblieben sind, aufgefordert, das ihnen übertragene Mandat niederzulegen.

Pest, 15. Mai. In der heutigen Sitzung des Finanzausschusses erklärte sich der Reichskriegsminister, Freiherr Kuhn von Kuhnenfeld, aufs Entschiedenste gegen eine etwaige Abkürzung der Präsenzzeit der Heeresdienstpflichtigen. Fürst Czartoryski bemerkte, daß ihm die politische Lage, der beruhigenden Versicherungen und rosigen Anschauungen des Ministers des Auswärtigen ungeachtet, ziemlich drohend zu sein schiene; man dürfe deshalb die Erfolge der Armee nicht in Frage stellen, da vielleicht der Krieg nicht ferne sei. Der Minister des Auswärtigen, Graf Andrassy, erwiederte, er könne die politische Lage als so schwarz nicht ansehen, im Gegentheil habe die Erhaltung des Friedens die größte Wahrscheinlichkeit für sich, mehr als eine bloße Wahrscheinlichkeit könne Niemand vorhersagen. „Allerdings haben wir keine Feinde, aber wir finden um so mehr Freunde, je mehr man Vertrauen in die Stärke unserer Armee setzt." Aus diesem Grunde sei es gefährlich, an der erprobten dreijährigen Präsenzzeit zu rütteln. — Die Reichsrathsdelegation hat nach längerer und lebhafter Debatte die von der Regierung geforderte, vom Ausschusse aber abgesetzte Etatpost für den Bau des Kasemattschiffs „Tegetthoff" bewilligt und im Uebrigen das Marinebudget nach den vom Ausschusse gestellten Anträgen genehmigt.

Windsor, 15. Mai. Der Kaiser von Rußland und der Großfürst Alexis besuchten gestern, vom Herzog von Edinburg geleitet, die Prinz Albert- und St. Georgs-Kapellen und nahmen darauf in Begleitung der Königin die königlichen Meiereien in Augenschein. Nachmittags besichtigte der Kaiser, begleitet von der Königin und den Mitgliedern der königlichen Familie, die Virginia Waters. Abends fand in Windsor Castle ein Galabankett statt, zu dem 140 Einladungen ergangen waren. Der Kaiser von Rußland wird sich heute nach London begeben, und bei dem Prinzen von Wales diniren.

London, 15. Mai. Kaiser Alexander verließ heute Vormittag 11½ Uhr, vom Großfürsten Alexis, dem Herzog und der Herzogin von Edinburg und dem Prinzen und der Prinzessin von Wales begleitet, Schloß Windsor und traf gegen 11¾ Uhr in London ein. In Windsor wie in London hatten sich große Volksmassen angesammelt, die den hohen Gast mit sympathischen Zurufen begrüßten. Um 1 Uhr wurden vom Kaiser im Buckingham-Palaste die Mitglieder des diplomatischen Corps, sodann auch sämmtliche Mitglieder des Kabinets in Audienz empfangen. Die Rückreise des Kaisers nach dem Kontinent ist auf Donnerstag früh von Gravesend aus festgesetzt.

Petersburg, 14. Mai. Die Auslassungen der „Nordd. Allg. Ztg." vom 10. d. M. über die angebliche Unterredung des Königs von Italien und des Fürsten Bismarck betreffend die Wiedererwerbung von Savoyen und Nizza werden vom „Journal de St. Petersbourg" einer Besprechung unterzogen, in welcher das Blatt ausführt, daß der Artikel der „Nordd. Allgem. Ztg." in durchaus friedlichem Sinne aufzufassen sei.

Vom Landtage.

67. Sitzung des Abgeordnetenhauses.

Berlin, 15. Mai, 10 Uhr. Am Ministertisch Camphausen und Achenbach mit mehreren Kommissarien.

Vom Minister des Innern ist ein Gesetz-Entwurf eingegangen, betreffend die Theilung des 5. Wahl-Bezirks des Regierungs-Bezirks Oppeln.

Bei der dritten Berathung des mit Braunschweig abgeschlossenen Vertrages über die Theilung des Kommuniongebietes am Unterharz werden zwei Proteste aus mehreren kleinen Ortschaften in der Nähe der Stadt Goslar gegen die Genehmigung des Vertrages erwähnt. Dem einen Proteste sind gar keine Gründe beigefügt, der andere beruft sich darauf, daß die Bevölkerung nicht befragt, daß die Hypotheken-, Gemeindeverhältnisse und die Frage der Holzberechtigung nicht geregelt ist. Das Haus betrachtet diese Verwahrungen als durchaus irrelevant und genehmigt den Vertrag mit Braunschweig, wie den sich anschließenden Grenzregulirung bezweckenden mit Mecklenburg-Schwerin abgeschlossenen definitiv in dritter Berathung.

Ueber den Gesetzentwurf, betreffend die außerordentliche Tilgung von Staatsschulden (17,713,143 Thlr. 15 Sgr. 4 Pf., mit denen 4½ prozentige Staatsanleihe vom 7. Mai 1866, verschiedene Schuldposten der vormaligen hannoverschen Generalsteuerkasse und gewisse Serien von 4 prozentigen hannoverschen Eisenbahnschuld-Obligationen getilgt werden sollen, und zwar 8 Millionen aus dem Verwaltungsüberschuß des Jahres 1873, der Rest aus Reichskassenscheinen und der französischen Kriegsentschädigung) referirt Namens der Budgetkommission der Abg. Rickert: Die Kommission hat sich mit der Frage beschäftigt, ob es sich empfehle, in so großem Maßstabe mit der Schuldentilgung fortzufahren, ob nicht der Gedanke an Steuererleichterung näher liege und namentlich nicht die lange gewünschte Ueberweisung eines Theiles der Grund- und Gebäudesteuer an die Kommunen, worüber der Vertreter der Staatsregierung keine Erklärung abgeben konnte. Die Aufhebung des Chausseegeldes werde von der Kommission noch nicht bekannt. Sie richtete weiter ihr Augenmerk auf die Frage, ob es nicht möglich sei, auf einem andern Wege das in den Kassen befindliche Geld vortheilhafter Weise anzulegen, vielleicht durch Ablösung von Renten, die vom Staate mit 5 Prozent verzinst werden müssen, und ferner, ob nicht die disponiblen Bestände vortheilhafter zu einer kräftigeren Beförderung der Eisenbahnbauten verwendet werden können. In letzterer Beziehung wurde hervorgehoben, daß für die Förderung der Eisenbahnbauarbeiten von Seiten der Regierung deshalb nicht mehr habe geschehen können, weil es ihr eine Verpflichtung vorliege, als eine große Zahl von Arbeitskräften gegenwärtig beschäftigt geworden sei, in Folge des entschiedenen Rückganges der Industrie. Der Vertreter der Staatsregierung gab die Erklärung ab, daß eine stärkere Ablösung von 5prozentiger Rente nicht möglich sei; in Betreff der stärkeren Förderung des Eisenbahnbaues sei zu erwägen, daß der Bau nur fortschreiten könne nach Maßgabe der verfügbaren technischen Kräfte, und danach sei die Regierung vollständig in dem Besitz der Mittel, welche in den nächsten beiden Jahren gebraucht würden. Die Kommission verlangte eine spezielle Aufstellung über die Bestände der Kasse und über die Summen, welche für Eisenbahnbauten in den Jahren 1874 und 75 verwendet werden sollen. Die geforderte Auskunft liegt vor; danach sollen 1874 nur 18 Millionen Thaler verbaut werden, von denen 8⅞ Millionen schon überwiesen sind; 1875 sollen ebenfalls nur 18 Millionen Thaler verwendet werden. Von verschiedenen Seiten wurde in der Kommission das lebhafte Bedauern ausgesprochen, daß es der Eisenbahnverwaltung nicht möglich ist, mehr als diese Summe zu verwenden. Es wurde aber entgegnet, daß es dem ausdrücklichen Wunsche der Landesvertretung entspreche, daß die Staatsregierung mit dem Eisenbahnbau nicht so energisch vorgehe, weil damit eine künstliche Steigerung der Lohnverhältnisse hervorgerufen würde, die besonders der Landbau dann schwer fühlen müßte. In Berücksichtigung dieser Thatsachen und weil eine anderweite vortheilhafte Verwendung nicht möglich ist, hat sich die Kommission einstimmig für die Annahme der Regierungsvorlage entschieden.

Abg. Nasse: Während zu Anfang des Jahres 1874 von den schon früher bewilligten Eisenbahnkrediten 136 Millionen Thaler noch nicht verbraucht waren, sollen in den beiden nächsten Jahren nur 36 Millionen Thaler verbaut werden. Das soll sich daraus erklären, daß sich die Bauten noch in dem ersten Baustadium befinden, welches eine größere Verwendung nicht zulässt. Für die Bahnen Tilsit-Memel, Arnsdorf-Gassen und andere kleinere Strecken, die sich im letzten Baustadium befinden, werden in dem nächsten Jahre die letzten Summen, einschließlich der Summen für die Beschaffung des Betriebsmaterials, im Ganzen 26 Mill. Thlr. verwendet werden; es bleiben also für die anderen Bahnen nur noch 10 Millionen Thaler übrig; da scheint mir eine Bahn zu sein, der an Langsamkeit ohne Gleichen ist. Die Bergisch-Märkische Bahn hat allein in den Jahren 1871—72, die für die Bauthätigkeit ungünstiger waren als die gegenwärtige Zeit, 35 Millionen Thaler verbaut. Ein langsamer Bau ist volkswirthschaftlich nachtheilig und auch finanziell von Uebel. Wir werden jetzt genöthigt Schulden zu tilgen, weil wir keine andere Verwendung haben, und müssen vielleicht später zu neuen Kontrahirungen schreiten. Ich möchte daher an die Staatsregierung die Aufforderung richten, auf Verstärkung der leitenden Kräfte für den Eisenbahnbau zu denken.

Abg. Richter (Hagen): Die Rollen scheinen sich zu vertauschen und ich möchte die Staatsregierung in Schutz nehmen. Als hier die große Eisenbahnanleihe von 120,000,000 Thaler diskutirt wurde, wurde die Regierung aufgefordert, daß sie nicht so rasch vorgehen solle und die Zustände des Arbeitsmarktes berücksichtigen möchte. Wenn die Regierung nicht rascher vorgehen wollte, so hätte sie es nicht gekonnt, weil die Vorarbeiten nicht so weit vorgeschritten waren. Mir scheint es daher unrecht, wenn man jetzt der Regierung einen Vorwurf macht, daß sie nicht rascher vorgehe. Viel näher liegt die Frage, ob nicht die Eisenbahnbauten zu voreilig bewilligt sind. Je rascher jetzt das Geld verbraucht wird, um so eher müssen wir zu neuen Anleihen greifen, denn die bewilligten 120 Millionen Thaler und die heute zu bewilligenden 50 Millionen Thaler werden zum größten Theil durch Aufnahme von Anleihen beschafft werden müssen, da nur ein sehr kleiner Theil auf die Kriegskontribution angewiesen werden kann.

Der Finanzminister: Es handelt sich bei der 3prozentigen Anleihe nur um einen kleinen Posten von 700 Thlr. alter münster'scher Schulden, die zur Vereinfachung der Schulden-Verwaltung aus der Welt geschafft werden sollen. Es handelt sich um 2 Anleihen, die eine 4½ prozentige, über deren Tilgung kaum ein Zweifel bestehen kann, zweitens die älteren hannöverschen Schulden, die sich zusammen auf 1,013,000 Thlr. belaufen; davon müßten auf Grund des Etats 48,000 Thlr. zur Tilgung kommen, es handelt sich um eine Antizipation einer Zahlung, die spätestens 1875 oder 1876 stattfinden müßte, die sich sehr wohl bei den großen Beständen der Staatskassen empfiehlt. Alle übrigen Anleihen sind 4prozentige, die nur al pari gekündigt werden können, weil ihrer Einlösung eine Verloosung vorangehen muß. Ich war anfangs zweifelhaft, ob diese Schuldentilgungen in Aussicht zu nehmen seien, weil ich der Ansicht bin, daß, wenn wir in einigen Jahren an den Anleihemarkt gehen müssen, wir nicht darauf rechnen können, eine 4 prozentige Anleihe zu kontrahiren, was auch jetzt augenblicklich nicht möglich ist. Auf der anderen Seite enthält aber die Maßregel eine sehr wesentliche Vereinfachung der Staatsschuldenverwaltung, und sie schränkt das Tilgungsquantum welches der Staat vermöge einer rechtlichen Verpflichtung zu verwenden hat, wesentlich ein und ist dadurch eine nicht unerhebliche Verbesserung. Wie die Sachen heute liegen, kann ich für 1874 von den disponibeln Beständen eine höhere zinsbare Benutzung nicht erwarten, es müßten also die 17,700,000 Thlr. einfach in der Bank zinslos niedergelegt werden. Das proponirte Geschäft ist durchaus ein für den Staat vortheilhaftes. Man hat nun an eine ausgedehntere Steuererleichterung gedacht. Zur Zeit als diese Verhandlungen stattfanden, war die Zeitungssteuer noch nicht aufgehoben, die sich auf 1,158,770 Thlr. belief, ferner die Kalendersteuer, die 122,927 Thlr. ergab, zusammen also 1,281,697 Thlr.; ferner ist inzwischen der Erlaß der Chausseegelder eingetreten, welche mit 1½ Million Thaler etatisirt waren. Es scheint mir also eher fraglich, ob man einen so ausgedehnten Erlaß vornehmen sollte. Wenn in einem Jahre durch eine besondere Konjunktur, und zwar diesmal bei der Bergwerksverwaltung, ganz gewaltige Ueberschüsse erzielt worden sind, so darf man eine solche günstige Lage nicht als alljährlich wiederkehrend betrachten. Nun wird eine stärkere Förderung der Eisenbahnbauten gewünscht. Darüber hat der Abgeordnete Richter bereits zutreffende Erläuterungen gegeben; was aber die Zukunft betrifft, so werde ich bemüht sein, den Eisenbahnbau in diesem Jahre möglichst kräftig zu fördern, denn die ungünstigen Verhältnisse der Vorjahre bestehen nicht mehr und wir können in diesem Jahre unter Bedingungen bauen, die als günstig zu betrachten sind. Die in der Kommission gegebenen Zahlen sind nur arbiträre und werden nach den vom Handelsministerium neu angemeldeten Forderungen nicht unerheblich überschritten werden. Dessen ungeachtet braucht das auf die Annahme dieser Vorlage keinen Einfluß zu üben; ich kann Sie nur bitten, der Vorlage Ihre Zustimmung zu ertheilen.

Der Handelsminister: Die Vorbereitung zur Verwendung der Anleihe von 120 Millionen Thalern war erst im Juli vorigen Jahres beendet, so daß also nicht sehr weit mit dem Bau vorgegangen werden konnte; dann sind ja auch erst in diesem Etat die Kosten bewilligt für die Beamten, welche die obere Leitung des Baues haben sollen. Mit dem damaligen Gesetz wurde auch eine ganze Anzahl von Petitionen überwiesen, die sich auf die Richtung der Eisenbahnlinie bezogen. Es ist aber trotzdem mit der Ausarbeitung der Spezialprojekte nicht gezögert worden. Das Haus hat aber auch eine Resolution beschlossen, daß die Arbeiten an den öffentlichen Bauten nur auf das nothwendigste Maß beschränkt werden sollten. Dieser Wunsch des Hauses ist erfüllt worden. Trotzdem ist die Linie Nordhausen-Wetzlar soweit gefördert, daß jetzt unmittelbar die landespolizeiliche Abnahme bevorsteht. An der Mosel sind die kleineren Linien festgestellt und von Dortmund ab wird fleißig gebaut. Ich glaube, wir haben dasjenige gethan, was wir thun konnten und mußten. Ob die angemeldeten Summen ausreichen werden für die beiden nächsten Jahre, kann mit voller Bestimmtheit nicht ausgesprochen werden; ich habe die Summen von je 18 Millionen Thlrn. für 1874 und 75 auch nur als ungefähre Angaben hingestellt; ich glaube aber, daß die Eisenbahnverwaltung wohl in der Lage sein wird, höhere Summen zu verwenden.

Es folgt die zweite Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend die Erweiterung der Zinsgarantie des Staates für das Anlagekapital einer Eisenbahn von Halle über Nordhausen nach Heiligenstadt und von da nach Kassel. Die Garantie soll auf das erhöhte Kapital von 16,300,000 Thalern statt 14,190,000 Thlr. ausgedehnt werden.

In der Kommission war die Petition eines Aktionärs, Albert Dreyer in Magdeburg, zur Berathung gekommen, daß bei der ersten Emission der Magdeburg-Leipziger Stammaktien Lit. B. ein Theil der Aktionäre, zu denen auch er gehöre, die zuerst aufgelegten Aktien voll eingezahlt habe, während der größere Theil der Aktien zu einem bedeutend unter pari stehenden Kurse begeben worden sei; um nun die Aktionäre vor neuen Benachtheiligungen zu schützen, beantragt der Petent, das vorliegende Gesetz durch eine Bestimmung zu ergänzen, wonach die Aktien nicht anders als mit vollständiger Bezahlung des Nominalbetrages ausgegeben werden dürften.

Abg. Lasker: Die Petition ist an und für sich vollkommen gerechtfertigt, denn das Gesetz kennt nur eine Aktienausgabe al pari. Es besteht allerdings vielfach die Meinung, bereits bestehende Aktiengesellschaften dürften Aktien auch unter pari ausgeben, neue Gesellschaften aber nicht. Diese Ansicht ist jedoch eine durchaus irrige, welche keinerlei Begründung in dem Gesetze findet. Aus dem Untersuchungsbericht werden Sie ersehen, daß in der Untersuchungs-Kommission eingehende Verhandlungen darüber stattgefunden haben, ob das Gesetz in Betreff der Aktienausgabe abgeändert werden solle. Der Direktor einer großen Privatbahn hat sich in That für eine solche Aenderung ausgesprochen. Durch dieselbe würden aber in praxi die größten Schwierigkeiten und Verlegenheiten entstehen und solche Schwierigkeiten hat auch jener Direktor nicht Abrede zu stellen vermocht. Ich wünschte aber von Seiten der königlichen Staatsregierung eine Aeußerung zu hören, daß sie ihrerseits sich dem bestehenden Gesetze gemäß die Aktienausgabe unter pari nicht gestatten wird, denn wenn die Regierung bezüglich der heutigen Vorlage die Ausgabe von Aktien unter pari für nothwendig erachten sollte, so könnte ich dem Gesetzentwurfe meine Zustimmung nicht geben. Der Handelsminister: Die Staatsregierung beabsichtigt nicht gegen die bestehenden Gesetze zu handeln.

Die Vorlage wird darauf genehmigt.

Das Haus tritt nunmehr in die zweite Berathung des Gesetzentwurfes betreffend die Vollendung der Bahnen von Hanau nach Offenbach, von Tilsit nach Memel und von Arnsdorf nach Gassen ein. Nach demselben sind aus dem preußischen Antheile an der Kriegskontribution 5,250,000 Thlr. zu entnehmen. Für die Bahn Hanau-Offenbach waren 1871 3,500,000 Thlr. bewilligt, für die beiden anderen Bahnen am 25. März 1872 10,900,000 Thlr. Auf eine Anfrage des Referenten Dohrn, ob diese Summen bereits verwendet seien, erklärt Ministerialdirektor Weißhaupt: noch sind 5,300,000 Thlr. disponibel. Die Regierung macht aber die heutige Mehrforderung, um die Bahnen, insbesondere die von Tilsit nach Memel und von Arnsdorf nach Gassen so bald als möglich fertig zu stellen. Der Gesetzentwurf wird hierauf genehmigt.

Das Haus geht nunmehr zur zweiten Berathung der Eisenbahn-Anleihe von 50,600,000 Thlr. über: 1) von Insterburg über Darkehmen, Goldap und Oletzko nach Prostken zum Anschluß an die russische Bahn von Bialystock nach Grajewo mit 7,650,000 Thlr., 2) von Jablonowo über Graudenz nach Laskowitz mit 5,600,000 Thlr., 3) von der Station Rokietnica der Stargard-Posener Bahn über Schneidemühl nach Belgard mit Abzweigung über Rummelsburg nach Ulrichsthal und von hier einerseits über Schlawe nach Rügenwalde und Rügenwaldermünde, andererseits über Stolp nach Stolpmünde mit 18,500,000 Thlr., 4) von Dittersbach über Neurode nach Glatz mit 8,050,000 Thlr., 5) von Kassel über Helsa nach Waldcappel zum Anschluß an die Bahn von Berlin nach Wetzlar mit 4,500,000 Thlr., 6) von Dortmund nach Oberhausen resp. Sterkrade nebst Zechenzweigbahnen mit 6,300,000 Thlr. Nach § 3 der Vorlage sollen 1874 nicht mehr als 5 Millionen, 1875 und 1876 nicht mehr als je 10 Millionen flüssig gemacht werden.

Die Kommission hat die Genehmigung der Vorlage beantragt, jedoch die Nr. 3 dahin abgeändert: „Von einem Punkte an der Stargard-Posener Bahn zwischen Rokietnica und Posen über Schneidemühl nach Belgard, Rügenwaldermünde und Stolpmünde 18,500,000 Thlr."

Dieselbe Nr. 3 beantragt Abg. Hundt v. Hafften dahin abzuändern: „Von Posen über Rogasen und Schneidemühl nach Belgard, Rügenwalde und Stolpmünde — 18,500,000 Thlr."

Abg. Richter (Hagen) beantragt, der zweiten Hälfte des ersten Absatzes in § 3 folgende Fassung zu geben: „Der hiervon jährlich flüssig zu machende Betrag ist im Staatshaushaltsetat vorzusehen. Im Jahre 1874 sind nicht mehr als 5,000,000 Thaler zu verwenden."

In Betreff der zahlreichen Petitionen hat die Kommission beantragt, theils über sie zur Tagesordnung überzugehen, theils sie für erledigt zu erklären, theils sie der Staatsregierung als Material oder zur Erwägung zu überweisen. Die Abgg. v. Benda und Rickert beantragen dagegen sämmtliche Petitionen theils durch die gefaßten Beschlüsse, theils durch die seitens der königlichen Staatsregierung in den Kommissionsberathungen niedergelegte Mittheilung, daß die Anträge der Petenten bereits ihrer Erwägung vorliegen, als erledigt zu erklären.

Referent Abg. Berger (Witten) berichtet über mehrere noch nachträglich eingegangene Petitionen, speziell die des Templiner Kreises, nach welcher in kurzer Zeit die Bevölkerung des Kreises von 48,000 auf 43,000 Seelen zurückgegangen und in den Jahren 1867—1871 allein 167 Subhastationen von größeren oder kleineren Grundstücken vorgekommen seien. Beides sei dem Mangel einer Eisenbahn zuzuschreiben. Der Kreis wünscht nun eine Bahn von Neustadt-Eberswalde nach Neu-Strelitz und bittet den Staat um eine Subvention von 17,000 Thaler pro Meile. Alle übrigen Lasten will er selbst tragen. Referent richtet sodann an den Handelsminister die Frage, ob seitens des Reichskanzleramts bereits eine Entscheidung in der Tariffrage erfolgt sei.

Der Handelsminister: Ich habe bereits in der Kommission ausgesprochen, daß seitens des Reiches ein Einspruch gegen eine Tariferhöhung nicht erfolgen würde. Am 12. Mai hat nun der Reichskanzler einen Antrag an den Bundesrath gerichtet, wonach gegen eine Tariferhöhung bis zu 20 Prozent seitens des Reiches nichts zu erinnern sei, sofern man das in der Denkschrift befohlene Tarifsystem einführen wolle. Der Bundesrath hat über den Antrag noch nicht beschlossen, doch unterliegt keinem Zweifel, daß er demselben zustimmen wird; die Tariferhöhung steht also in Aussicht. Das betreffende dann einzuführende Tarifsystem hat die Anerkennung der betheiligten Bahnen gefunden, da es wesentliche Vereinfachungen im Interesse des Verkehrs und des Publikums enthält. Ich leugne nicht, daß ich die zur Tariferhöhung nöthigen Schritte nicht ohne ein gewisses Bedauern gethan habe; die Lage unserer Industrie ist gegenwärtig nicht erfreulich und bedarf der größten Schonung. Ich bedaure, daß gerade in solchem Augenblicke eine Tariferhöhung nöthig geworden ist. Indessen wird das Interesse der Eisenbahnen und die Konkurrenz dahin führen, daß Tarifsätze festgestellt werden, welche dem wirklichen Bedürfniß entsprechen, und die einmal dazu dienen, den Verkehr zu beleben, andererseits aber keine Schädigung der vaterländischen Industrie herbeiführen.

Abg. v. Kardorff: Trotz der großen Umgestaltung der Parteiverhältnisse im Hause hat sich doch stets eine große Majorität für die Bewilligung von Staatsbahnen ausgesprochen, und ich zweifle nicht, daß dies auch diesmal geschehen wird. Trotzdem möchte ich meine Bedenken gegen die gegenwärtige Vorlage aussprechen, die theils finanzieller, theils politischer Natur sind. Es ist evident, daß wir in der Entwickelung des Eisenbahnwesens Frankreich weit voraus sind, dagegen sind wir in der Ausbildung des Kanal- und Vicinalwegsystems weit hinter ihm zurückgeblieben. Ich zweifle nicht, daß Frankreich seine unendliche Leistungsfähigkeit, mit der es trotz seiner Niederlage 10 Milliarden aufbringen konnte, 5 für uns und 5 für sich, daß es diese große Elastizität wesentlich seinem Kanal- und Vicinalwegsystem verdankt, und wir müssen darin ihm nacheifern. Zwar sind die Kanäle nicht unmittelbar rentabel, um so mehr aber mittelbar, indem sie der beste Regulator für die Eisenbahntarife sind. Das Vicinalwegsystem werden wir nun freilich nicht eher regeln können, bis wir die Wegeordnung und da zunächst wieder die Provinzialordnung erlassen haben; trotzdem unterliegt es wohl jetzt schon keinem Zweifel, daß der Staat wird die Mittel zur Besserung des Vicinalwegesystems hergeben müssen. Da erscheint es mir doch bedenklich, den Staatskredit so gewaltig zu engagiren, wie wir es jetzt thun. Für Eisenbahnen finden wir immer Privatgelder, das werden wir vergebens suchen bei Vicinalwegen und Kanälen. Ich mache nun der Regierung keinen Vorwurf, bereits jetzt diese Vorlage gemacht zu haben, namentlich nachdem wir sie in der vorigen Session durch eine Resolution dazu aufgefordert haben, wir haben aber noch eine zweite Resolution zugefügt, nämlich Normativbestimmungen aufzustellen für den Privat-Eisenbahnbau. Dieses Gesetz hätten wir zuerst berathen sollen; es brauchte dasselbe gar nicht voluminös zu sein, es genügten die drei Worte: Privateisenbahnbau ist verboten. So eilig haben es doch die betreffenden Landestheile nicht (Widerspruch), daß sie nicht hätten bis zur Erledigung dieses Gesetzes warten können. Offenbar hat ja eine völlige Konzentration große Vortheile, andrerseits aber führt sie zu einem schleppenden Geschäftsgange, jeder Fehler in der Besetzung der leitenden Stellen wirkt weit intensiver u. s. w. In was für eine Lage setzen wir uns nun, wenn wir heute beschließen, aus Staatsmitteln so viel neue Bahnen zu bauen, nachdem wir durch unseren neulichen Beschluß die Nordbahn in die traurigste Lage gebracht und ihre Vollendung vielleicht um lange Zeit verzögert haben. Freilich war die Vergangenheit der Bahn eine dunkle, und ich selbst habe darum gegen die Regierungsvorlage gestimmt; aber ich glaube, daß das Handelsministerium in erster Linie dafür verantwortlich zu machen ist. Fürst Putbus und Prinz Biron können sich in entschuldbarem Irrthum bei ihren Angaben befunden haben, (Oh! oh!) sie können selbst getäuscht gewesen sein, aber daß der Handelsminister trotz des Mangels des nöthigen Nachweises die Konzession ertheilte, ist unverantwortlich, und ich bedaure, dies aussprechen zu müssen, so sehr wir auch dem Herrn Grafen Itzenplitz für die Fortschritte des Privateisenbahnwesens zum Dank verpflichtet sind. — Ich resumire mich also dahin: Ich hätte den Wunsch gehabt, daß das Haus die Berathung über diese Vorlage vertagt hätte, womöglich bis nach Erlaß der Wegeordnung (Heiterkeit) oder mindestens bis nach einer Beschlußfassung über Normativbestimmungen für den Privateisenbahnbau, und bis nach Erledigung der Tariffrage. Ich weiß, daß meine Worte jetzt erfolglos sind, aber es werden nicht allzuviel Jahre vorübergehn, bis sie ein höheres Maß von Bedeutung erlangen.

Abg. Wendorff: Nur bei rentablen Bahnen kann es sich um die Frage handeln, Staats- oder Privatbahn, während für nicht rentable Bahnen der Staat eintreten muß, da sich hierfür Privatunternehmungen nicht finden. Darum begrüße ich diese Vorlage mit Freuden, weil in ihr aus Rücksichten für Verkehr und Industrie die Regierung auch solche Linien in Aussicht nimmt, von denen sie selbst wenig Rentabilität erwartet. Redner geht genauer auf die einzelnen Vortheile ein, welche durch die Vergrößerung des Eisenbahnnetzes besonders der Landwirthschaft zukommen würden und spricht schließlich die feste Hoffnung aus, daß die Vorlage angenommen werden wird.

Abg. Richter (Hagen): Der Vorredner hat übersehen, daß ein solches Gesetz kein neues Kapital hervorbringt, sondern daß das Kapital, welches dadurch gewissen Gegenden zugeführt wird, anderen Produktionsgebieten entzogen wird. Wenn die Milch theurer wird, so mag das für die Gutsbesitzer angenehm sein, aber für diejenigen, die sie bisher billiger zu trinken gewöhnt waren, weniger. Im vorigen Jahre bewilligte das Haus die große Eisenbahnanleihe wesentlich in der Hoffnung, daß die Vermehrung der Staatsbahnen ermäßigend auf die Tarife der Privatbahnen wirken werde. Ich sagte damals: das gerade Gegentheil werde der Fall sein. Die Aktionäre könnten um so sicherer sein, je mehr die Finanzminister wegen der Einnahmen der Staatsbahnen mit den Aktionären ein gleiches Interesse bekommen. . . . Alles gipfelte schließlich in der Person des Reichskanzlers. Wenn er für die Militärverwaltung höhere Matrikularbeiträge braucht, dann würde er dem Reichseisenbahnamt nicht gestatten, einschneidende Maßnahmen gegen die preußischen Staatsbahnen zu treffen. Sie werden geschützt werden aus Rücksicht auf das Finanzinteresse und das Publikum wird darunter zu leiden haben.

Wie ist nun die Sache gekommen? Die Anregung für die Erhöhung der Tarife wurde zuerst praktisch in den süddeutschen Staaten, die vorzugsweise Staatsbahnen haben. Dann hat bei uns nicht der Handels-, sondern der Finanzminister die Frage im Beginn der Session zur Sprache gebracht. Also die Staatsbahnen waren die eigentlich treibende Kraft, die es schließlich bewirkten, daß die Tariferhöhung der Privatbahnen nicht mehr bestritten wurde. Was die Haltung des Reichskanzlers und des Reichseisenbahnamtes betrifft, so ist es sogar ganz genau so gekommen, wie ich damals gesagt habe. M. H., ich stehe der Maßregel der Tariferhöhung durchaus nicht entgegen, ich halte sie im Interesse der Eisenbahnindustrie für durchaus nothwendig. Ob sie im allgemeinen Finanzinteresse des preußischen Staates schon nothwendig ist, ist eine andere Frage. Mir will scheinen: die Tariffrage ist in der Kommission mit der Vorlage mehr in Verbindung gebracht worden, als eigentlich die Sache rechtfertigt, wenn gleich ich nicht verkenne, daß der Kommissionsbericht in Beziehung auf die Tariffrage gründlicher ausgefallen ist, als in Beziehung auf dasjenige was der Kommission zur Verarbeitung eigentlich überwiesen war. Aber, meine Herren, hängt denn wirklich diese Vorlage so sehr mit der Tariffrage zusammen? Glauben Sie denn, daß das Publikum, welches sich durch die Tariferhöhung benachtheiligt glaubt, in dem Gedanken einen Trost finden wird, daß es dadurch ermöglicht wird, in anderen Gegenden, die dieses Publikum vielleicht nicht interessiren, neue Bahnen zu bauen? Wird denn unser preußisches Staatseisenbahnsystem durch die Erhöhung der Tarife überhaupt so erheblich rentabler? Ja was diese neuen Linien betrifft, so bezweifele ich überhaupt, ob ein Ministerialreskript über Tariferhöhungen für sie eine andere als theoretische Bedeutung hat. Sie müssen den Verkehr aufsuchen und können deßhalb keine Bedingungen vorschreiben. Die vorhandenen Staatseisenbahnen werden für einzelne Transportarten wohl höhere Einnahmen erzielen, andererseits haben doch höhere Tarife nicht immer auch höhere Einnahmen zur Folge. Der Tarif setzt, um rentabel zu sein, eine gewisse Transportmenge voraus; läßt sich nach Erhöhung des Tarifs dieselbe Transportmenge nicht mehr erreichen, so wird die Erhöhung eher nachtheilig, als vortheilhaft wirken. Diese Gefahr liegt gerade jetzt vor. Der Unternehmungsgeist ist gelähmt und vermindert sich schon deshalb die Transportmenge. Jede neue Eisenbahn, welche [illegible] Konkurrenz macht, [illegible] und in Preußen sind in den letzten 12 Monaten über 90 Meilen neue Eisenbahnen eröffnet worden, deren Konkurrenz auf die Einnahmen aus der Erhöhung des Tarifs paralysirend einwirkt. Auch deshalb sollte man in [illegible] Beziehung in finanzieller Beziehung erst abwarten. Wenn sie vielleicht auch einen weiteren Rückgang in der Rentabilität unserer Staatseisenbahnen verhindert, so ist es doch sehr fraglich, ob sie die Rentabilität erhöhen wird. Es ist gerade bei diesen Eisenbahntarifen gegenwärtig durch die große Zahl der bereits beschlossenen Linien dafür gesorgt, daß die Bäume nicht in den Himmel wachsen und es hat bei der ganzen Maßregel der Tariferhöhung, wie mir scheint, auch das Sprichwort seine Berechtigung: „Es wird nichts so heiß gegessen, wie es gekocht wird." Also von dieser Maßregel der Tariferhöhung verspreche ich mir nicht sehr viel und wenn die Herren sonst durch die Vorlage in ihrem finanziellen Gewissen beunruhigt sind, so glaube ich, können sie durch das Ministerialreskript über die Tariferhöhung nicht volle Beruhigung wiedergewinnen. Ein solches Ministerialreskript ist nicht gerade eine Wünschelruthe vergleichbar. Ich sehe unsere Finanzlage durchaus nicht so rosig an. Der ist nicht immer ein reicher Mann, der gerade sehr viel baares Geld im Hause hat. Ueber die Goldmünzen in der Generalstaatskasse ist bereits disponirt und ganz abgesehen von diesem 40-Millionen-Kredit kann auch schon der 120-Millionen-Kredit durch das nicht gedeckt werden, was wir aus der französischen Kriegskontribution noch haben. Außerdem ist in der uns vorgelegten Berechnung die Berliner Stadtbahn ganz außer Acht gelassen. Der Herr Finanzminister hat schon darauf hingewiesen, daß er auf den Cours der 4½ prozentigen preußischen Staatspapiere so hoch bleiben werde, wie bisher. Ich theile vollständig seine Ansicht; der Cours ist nur deshalb so hoch, weil seit 1869 keine neuen preußischen Staatspapiere auf den Markt gebracht sind; wenn aber die 160-Millionen-Eisenbahnanleihe auf den Markt kommen wird, so fürchte ich einen Coursrückgang ähnlich demjenigen in den Jahren 1867 und 1868, wo die preußischen 4½ prozentigen Staatspapiere auf 92—93 herabgingen. Auch die Herren Landwirthe möchte ich gerade darauf aufmerksam machen, welche Konkurrenz ihnen erwachsen würde auf dem Kapitalmarkte durch den Verkauf dieser Staatspapiere. Die Hypothekennoth der Jahre 68 und 69 ist hauptsächlich entstanden durch den Verkauf von Staatspapieren bei Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes. Was die spezielle Rentabilität betrifft, so ist zu bedenken, daß der Militäretat des Reiches nächstes Jahr eine Erhöhung von mindestens 14,000,000 Thlr. erleidet und daß Preußen dann 5—6,000,000 Thlr. mehr Matrikularbeiträge wird zahlen müssen. Den Stand der Holz- und Kohlenpreise, die für das Ergebniß der Staatsbergwerke maßgebend sind, vermag für die nächsten Jahre Niemand zu ermessen; und darauf haben meist unsere Ueberschüsse beruht. Die Kommunen können mit den bisherigen Steuern den wachsenden Ausgaben nicht mehr genügen, man wird einen Theil der Staatssteuern aufgeben und ihnen überweisen müssen. Freilich sind wir durch die vorjährige Resolution etwas gebunden, allein von der zweiten Resolution in Bezug auf die Unterstützung von Privatbahnen und Prämirung von Sekundär-Bahnen ist heute gar nicht die Rede, obgleich sie auch für die nächste Session gestellt war. Aber auch in der Resolution zu Gunsten der Staatsbahnen ist nicht die Rede davon, daß jede Provinz sich eine solche Bahn bestellen könne. Wäre dies der Fall, so begreife ich nicht, warum die Schleswig-Holsteiner dann so bescheiden auftreten; diese haben ja doch [illegible] nichts bekommen und sollen es auch diesmal nicht. In der Resolution stand: Soweit es das allgemeine Staatsinteresse erheischt, sollen die [illegible] Landestheile berücksichtigt werden. Für die ostpreußische Bahn sind wir durch eine Resolution aus dem vorigen Jahre engagirt, zwei wesentliche Bahnen schließen sich dem bestehenden Eisenbahnsystem an, die Rentabilität der Glatzer Bahn wird nicht bezweifelt, die westpreußische Bahn soll strategische Bedeutung haben; aber für die pommersche Bahn fehlt es völlig an Motiven in der Vorlage und ebenso wenig in dem Kommissionsbericht. Es handelt sich dabei um den Regierungsbezirk Köslin, darauf sollen von 50,000,000 Thlr. 18,000,000 Thlr. verwendet werden. Die Angemessenheit dieser Bevorzugung bezweifle ich, und ich behalte mir vor, die dagegen in Betracht kommenden Gründe bei der Diskussion speziell über jene Bahn anzuführen.

Abg. Wehr: Der Ausbau unserer Staatsbahnen muß in anderer Weise stattfinden wie bisher. Namentlich muß die Sorge für die lokalen Interessen eine größere werden. Bei der Anlage von Bahnhöfen und Haltestellen hat man bisher auf die Wünsche der interessirten Kreise gar nicht oder doch nicht genug Rücksicht genommen, sondern erst, als von Seiten derselben gegen die bereits fertiggestellten Plan Petitionen und Reklamationen einliefen. Wenn man auch, besonders in jüngster Zeit, auf solche Wünsche billige Rücksicht genommen hat, so sind doch im Bau dadurch größere Verzögerungen eingetreten. Für eine falsche Einrichtung halte ich es ferner, den Beamten, namentlich den höheren, während des Baues besondere Zuschüsse zu gewähren; ich sehe darin Prämien auf die Langsamkeit. Als vor einem Jahre die 40-Millionen-Anleihe gefordert wurde, ist der jetzige Herr Handelsminister als Abgeordneter in der Kommission den Ausführungen des damaligen Handelsministers Grafen Itzenplitz entgegengetreten, daß die Terrainpreise in den [illegible] Provinzen anders gehandhabt werden müssen als in den östlichen. Da in den Motiven von Grund und Boden jetzt gar nicht die Rede ist, so wäre mir eine Auskunft erwünscht, ob es etwa festes Prinzip geworden ist, den Grund und Boden für die Bahnen nicht zu fordern.

Abg. Dr. Dohrn: Der Gesetzentwurf wird hoffentlich noch vor der nächsten Session der Bühne verschwunden sein. Nach demselben werden die jetzt bestehenden Privatbahnen für vogelfrei erklärt. Der Handelsminister hat zwar in der Kommission gesagt, diese Anleihe werde für lange Zeit der letzte Anspruch sein; meines Erachtens aber ist diese [illegible], aus welchen sich neue [illegible] Eisenbahnen entwickeln werden. Insbesondere ist die Linie [illegible] und Laskowitz nur das Mittelstück einer Linie, deren Anfang und Ende wir noch nicht abzusehen vermögen, da sie in Berlin und Warschau liegen. Wir warten daher wohl besser mit der Bewilligung, bis die Regierung die Mittel für das ganze Projekt fordert. Die Rentabilität der Bahnen, wenigstens der hinterpommerschen, wird keine erhebliche sein; der Vertreter der Regierung hat in dieser Beziehung in der Kommission eine sehr vorsichtige Erklärung abgegeben und betont, daß die Bahn den Anschluß an mehrere wichtige Häfen erreichen werde. Und die Rente, welche man sich aus den „moralischen" Gründen verspricht, [illegible] die kleinen Bahnen Nachforderungen bewilligen müssen, ebenso wird man auch für diese Bahnen bald mit Nachforderungen kommen, da die spezielle Ausarbeitung der Projekte noch nicht geschehen ist. Ich wünschte, daß die Regierung uns die speziellen Vorarbeiten mache, daß sie mit der Forderung einer solchen Bewilligung an uns herantritt.

Der Handelsminister: Die Kassandrarolle, welche mehrere Vorredner gespielt haben, ist gegenüber jeder positiven Schöpfung eine sehr leichte. Wir sind wohl alle in der Wirthschaft genug bewandert, um zu wissen, daß auf die guten Tage üble, auf Finanzfülle eine Leere folgt. Wir [illegible] eine Maßregel entgegengehalten werden, welche den Verkehr selbst beleben und den Wohlstand des Landes zu heben. Daß diese Vorlage in Verbindung mit der Tariffrage steht, habe ich früher bereits offen ausgesprochen; dagegen muß ich zugeben, daß eine Tariferhöhung nicht überall die finanziellen Folgen haben wird, die man [illegible]. Die Regierung [illegible] diese Angelegenheit völlig nüchtern an und sie weiß, daß es einige Staatsbahnen gibt, die von der Tariferhöhung nicht werden Gebrauch machen können. Allein derartig damit zusammenhängend ist die Vorlage doch nicht, daß die Erhöhung der Tarife die Unterlage für das Gesetz bildete; wenn schon in Folge dessen das Haus leichter für dasselbe stimmen wird. Daß die Vorlage ein weiterer Schritt sei die Privatbahnen zu verdrängen, wird schon dadurch widerlegt, daß sie sich meist auf Landestheile bezieht, in denen die Privatindustrie schwerlich für solche Anlagen sorgen würde. Die Regierung hält die Rentabilität einer Bahn für einen bedeutenden Faktor bei ihrer Anlage, aber nicht für den ausschließlichen und von diesem Gesichtspunkt ist sie bei dieser Vorlage geleitet worden, obschon sie glaubt, daß unter allen Umständen die vorgeschlagenen Linien auf den Wohlstand des Landes so wirken werden, daß auch der Staat nicht ohne finanzielle Vortheile bleiben wird. Die Frage Staats- oder Privatbahn steht also nicht hier in Streit. Ich bekämpfe durchaus nicht die Privatbahnen und verwahre mich auch dagegen, daß dies der Entwurf betreffend das Konzessionswesen thue. Derselbe soll nur feste Regeln für die Konzessionsertheilung aufstellen, und wenn er Mängel und Lücken so zeigt, mögen Sie dieselben verbessern; verwerflich in seinen Prinzipien ist der Entwurf nicht. Auch der Standpunkt der Untersuchungskommission, mit deren Resultaten die Vorlage betreffend das Konzessionswesen allerdings in Verbindung steht, richtete sich nicht gegen die Privatbahnen, vielmehr theilt er nur die in allen großen Staaten geltenden Prinzipien, daß es nämlich dem Staate frei stehen müsse, unter Umständen Privatbahnen an sich zu bringen. Wenn man nun fragt, warum die Regierung die eine Resolution erfüllt habe, während sie die andere, das Privateisenbahnwesen mit Prämien zu unterstützen, unerfüllt gelassen habe, so bemerke ich, daß die Regierung sich der Aufgabe, so schwierig sie auch ist, nicht entziehen wird. Allein es ist nicht denkbar, daß eine Provinz eine größere Bahn in Angriff nimmt vor der neuen Provinzialverfassung, und auch dann wird sie sich in erster Zeit mit einer Reihe größerer Aufgaben zu befassen haben. Was aber die kleineren lokalen Bahnen betrifft, so sind die Kreise meist nicht einmal in der Lage, die Leistungen zum Chausseebau zu prästiren, geschweige denn für Anlegung von Eisenbahnen. Jedenfalls ist auch hier die Sache von der neuen kommunalen Organisation abhängig. Die Aufstellung der Normativbestimmungen gegenwärtig würde andererseits nur ein Stück Papier, eine Offerte ohne Annahme bleiben, und das wollen wir doch nicht. Wenn nun gesagt wurde, jeder Provinz, die um eine Bahn petitionirt habe, sei dieselbe auch gewährt worden, so ist dies unrichtig; vielmehr ist bei Anfertigung dieser Vorlage sehr planmäßig verfahren worden. Sämmtliche Oberpräsidenten haben Bericht erstatten müssen; — ich bemerke, daß in denselben nur 174 Linien verlangt wurden (Heiterkeit); — und danach haben wir gerade unter Bevorzugung der östlichen Provinzen die hier vorgeschlagenen Linien ins Auge gefaßt. Zum Beweis dieser genauen und sachgemäßen Prüfung bin ich bereit die Akten vorzulegen. Wir werden mit der Ausführung dieser Projekte eine geraume Zeit zu thun haben und also schwerlich in nächster Zeit neue Linien in Angriff nehmen können. — Ich will nun nicht darauf eingehen die Gesichtspunkte zu widerlegen, welche gegen die Vorlage geltend gemacht wurden aus Bevorzugung der Vizinalwege und Kanäle. Ich bin ein Freund der Kanäle, aber das ist doch nicht zweifelhaft, daß den östlichen Landestheilen besser durch Eisenbahnen als durch Kanäle geholfen wird. Den Verzicht auf die Rentabilität der Kanäle bitte ich dann nur einigermaßen auf die Eisenbahnen zu übertragen. Die Vizinalwege gehören aber bestimmt in die Verwaltung der Provinzen, und dazu mit erhalten diese ihre Dotationen. Man sollte nun nicht eine neue Aera dadurch eröffnen, daß die Regierung aus Staatsmitteln die Umgestaltung des Wegebaues befördert und damit Umkehr auf dem bisherigen Wege der Provinzialorganisation macht. Die in der Vorlage genannten Bahnen tragen nicht den Charakter von bloßen Lokalbahnen, sondern sollen dem allgemeinen Interesse dienen, sollen Glieder in dem großen Eisenbahnsystem werden, und dasselbe wesentlich verbessern. Schenken Sie der Vorlage das bereits in der Diskussion gezeigte Wohlwollen, und nehmen Sie dieselbe an.

Referent Berger: Der Abg. v. Kardorff rieth, die Staatseisenbahnbauten so lange ausstehen zu lassen, bis wir eine Anzahl von Kanälen fertiggestellt hätten. Umgekehrt: weil wir zu wenig Kanäle und schlechte Wege haben, müssen wir Eisenabahnen bauen. Frankreich hat seine Kanäle hauptsächlich im vorigen Jahrhunderte gebaut, ehe es überhaupt Eisenbahnen gab, während wir leider die beste Zeit dafür versäumt. Der Privateisenbahnbau soll nicht überhaupt verhindert werden, sondern nur der unsolide. Das ist der fruchtbare kritische Gedanke, den der Abgeordnete Lasker unter dem Beifall des Hauses und der Mehrheit im Lande und außerhalb unseres Staates aufgestellt und durchgeführt hat. Am wenigsten hätte ich von dem Abg. Richter Widerspruch gegen die Vorlage erwartet, weil auf seine Veranlassung im vorigen Jahre die Resolution beschlossen worden ist, in welcher die Staatsregierung ausdrücklich aufgefordert wurde, in diesem Jahre eine Vorlage zu machen, wie sie jetzt vorliegt. Was die Tariferhöhung anlangt, so hat der Finanzminister bei der Etatsberathung im vorigen Jahre sich dafür erklärt; dazu hat ihn aber der Abg. Richter provozirt, der sich heut gegen die Tariferhöhung erklärte. Dieselbe wird keine Verminderung des Verkehrs zu Folge haben, höchstens da, wo ausländische Bahnen mit inländischen konkurriren. Als wir 1867 den Einpfennig-Tarif bekamen, betrugen die Selbstkosten etwa ³/₅ Pfennig. Inzwischen ist aber eine bedeutende Erhöhung der Löhne und des Betriebsmaterials eingetreten, so daß es ferner nicht mehr möglich ist, zu diesem Satze zu transportiren. Der Abg. Richter befürchtet einen bedeutenden Coursrückgang der Staatspapiere, falls wir diese Anleihe bewilligen. Ich theile diese Befürchtung nicht; und man kann auch nicht verlangen, daß 4½prozentige Papiere sich in einem höheren Course als zwischen 95 und 100 bewegen. Allerdings werden die Bahnen in den ersten 4 bis 5 Jahren noch nicht rentiren; das haben wir im vorigen Jahre auch schon gewußt, als wir die Regierung aufforderten, die Vorlage zu machen. Auch hat die Regierung die Pflicht, gerade auf solche Landestheile Rücksicht zu nehmen, in denen die lokalen Verhältnisse schwierige sind.

Die Diskussion wird geschlossen. Abg. Richter (persönlich): Ich habe mich nicht gegen die Tariferhöhung erklärt, dieselbe auch im vorigen Jahre nicht provozirt; vielmehr hat der Herr Finanzminister dieselbe damals zur Sprache gebracht. Die Resolution, welche das Haus im vorigen Jahre beschlossen hat, ist nicht im Sinne meiner damaligen Ausführungen gefaßt worden; trotzdem aber habe ich heute eine gewisse Verbindlichkeit ihr gegenüber ausdrücklich anerkannt.

Nr. 1 des § 1 wird hierauf genehmigt, desgleichen der Antrag v. Benda und v. Rickert in Betreff der bezüglichen Petitionen. (In analoger Weise wird bei jeder einzelnen Nummer des § 1 verfahren.)

Zu Nr. 2 des § 1 ergreift das Wort der Abg. Bischoff: Die Stadt Graudenz hatte sich ein großes Verkehrsgebiet angeeignet, welches durch die Eröffnung der Thorn-Insterburger Eisenbahn auf ein Minimum reduzirt worden ist. Wenn Sie die Vorlage nicht annehmen, geht diese Stadt einer traurigen Zukunft entgegen; der jetzige Verkehr zwischen dem rechten und linken Weichselufer ist ein durchaus unzulänglicher; von Thorn bis Dirschau fehlt jeder Uebergang über den Fluß. Im Interesse der alten Kulturstadt Graudenz, bitte ich Sie die Vorlage anzunehmen.

Abg. Dohrn: Ich wiederhole, daß ich nicht wünsche, daß wir uns für das Mittelstück einer Linie engagiren, deren Anfang und Ende wir nicht kennen. Warten wir lieber, bis eine vollständig ausgearbeitete Linie uns vorgelegt wird.

Nr. 2 des § 1 wird hierauf genehmigt und in die Diskussion über die Nr. 3 eingetreten.

Abg. Richter (Hagen): Gerade dieser Linie kann man ein günstiges Prognostikon nicht stellen und gleichwohl soll der Regierungsbezirk Köslin den Löwenantheil von dieser Anleihe davontragen, wie es heißt, weil in demselben einige Häfen sich befinden. Man pflegt nun wohl Thore an dem Ausgangspunkte von Straßen, nicht aber darum, weil einige Thore bestehen, große nach denselben führende Verkehrswege anzulegen. Ueberhaupt ist der Regierungsbezirk nicht, wie vielfach behauptet worden ist, vornehmlich vernachlässigt worden; im Gegentheil, wir haben für denselben schon viel Geld bewilligt und mehr, als er eingebracht hat. Soviel Gründe, als man für die hinterpommersche Bahn angeführt hat, könnte man für alle Bahnen vorbringen, mag man den Strich auf der Generalstabskarte ziehen, wo

man nur immer will. Die Sache hat überhaupt nicht eine solche Eile und ich bedauere, daß diese Vorlage in einem Stadium an das Haus gelangt ist, in welchem man im Allgemeinen nicht geneigt ist, auf statistische Ermittelungen und Prüfungen einzugehen. Bei Eisenbahnvorlagen macht man überhaupt die Erfahrung, daß die politischen Parteien auseinanderfallen und sich Gruppen von Interessenten bilden, die auch die unrentabelste Bahn durchbringen. Der Abg. Twesten hat dies einmal ein Raubsystem genannt und diesem gegenüber wollte ich doch die allgemeinen Interessen der Steuerzahler zur Sprache bringen.

Die Debatte geht jetzt in einer Weise ins Detail, daß wir uns auf die kurze Notiz beschränken müssen, daß die in Rede stehende Bahn vom Abg. v. Loeper und dem Ministerialdirektor Weißhaupt mit Nachdruck gegen ihre Gegner (darunter auch Kantak) befürwortet wird. Etwa zehn Redner haben sich noch zum Worte gemeldet, als die Diskussion geschlossen wird. Ein Antrag des Abg. Hundt von Hafften auf namentliche Abstimmung findet keine Unterstützung.

Die in Nr. 3 des § 1 wird in der Fassung der Kommission genehmigt und in Betreff der Petitionen dem Antrage v. Benda-Rickert gemäß beschlossen; desgleichen ohne Diskussion die Nr. 4—6 und der Rest des Gesetzes. Der § 3 wird nach Richter (s. o.) amendirt, d. h. die Aufnahme des jährlich zu verwendenden Betrages in den Staatshaushaltsetat beschlossen. Die Abgg. Lasker, Miquel, Berger legen dem Antrage jedenfalls eine werthvolle formelle, weniger eine praktische, keinesfalls eine den Eisenbahnbau irgendwie gefährdende Bedeutung bei. Auch der Handelsminister äußert sich darüber in wohlwollender, jedoch nicht bindender Weise, zumal sein Kollege, der Finanzminister, nicht zugegen ist.

Damit ist die zweite Berathung über die Eisenbahnanleihe geschlossen. Die dritte findet morgen statt.

Schluß 3¾ Uhr. Nächste Sitzung Sonnabend 10 Uhr. (Elf verschiedene Gegenstände.)

---

* In der vorgestrigen Verhandlung des Abgeordnetenhauses wegen Uebernahme der schleswig-holsteinischen Zwangsanleihen durch den Staat hat der Regierungs-Kommissar Geh. Rath Rötger genau Folgendes erklärt: „Die Ansicht, daß die schleswig-holsteinischen Zwangsanleihen, wenn überhaupt als Staatsschulden, so doch immer nur als provinzielle Staatsschulden anzuerkennen seien, sei nicht nur stets von der Finanzverwaltung aufrecht erhalten, sondern habe auch wiederholt die einstimmige Billigung des Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenz-Konflikte gefunden. Kompetent zur Entscheidung über diese Frage sei nach dem Gesetze die Hauptverwaltung der Staatsschulden.

---

22. Sitzung des Herrenhauses.

Berlin, 15. Mai, 11 Uhr. Am Ministertisch: Falk, Camphausen, Leonhardt und die Kommissarien Förster, Luvanus, Stübler.

Vor dem Eintritt in die Tagesordnung erhält das Wort Fürst zu Puttbus: In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. d. M. hat bei Gelegenheit der Diskussion über die Zinsgarantie, welche der Staat für die Berliner Nordbahn übernehmen wollte, der Abg. Lasker meine Person wiederum in einer Weise angegriffen, welche in einer gebildeten parlamentarischen Versammlung bisher unerhört gewesen ist. Ich glaube, daß ich diesem hohen Hause, welchem ich seit 11 Jahren anzugehören die Ehre habe und welches mich wiederholt mit seinem Wohlwollen und Vertrauen beehrt hat, eine Rechtfertigung schuldig bin. Meinen Standpunkt in der Eisenbahnangelegenheit habe ich bereits schon einmal entwickelt. Ich habe einem Landestheile, welcher seit 30 Jahren nach der Wohlthat einer Eisenbahn verlangte, diesen Verkehrsweg eröffnet. Ich habe es nach dem Beispiel gethan, wie schon einige vierzig Eisenbahnen ins Leben gerufen worden sind. Ob und in wie fern in der Ausführung und in der ersten Anlage Unregelmäßigkeiten vorgekommen sind, darüber liegen die Akten der Untersuchungskommission vor. Ich muß mich aber jetzt gegen die Angriffe wenden, welche der Abgeordnete Lasker in seiner Rede gegen mich ausgesprochen hat. Ich muß vorerst konstatiren, daß ich die Widerlegung nach dem Bericht der „Nationalzeitung" vom 13. d. M. eintreten lasse. Ich glaube aber, daß dieser Bericht ein ziemlich richtiger ist. Die Rede des Abg. Lasker steht in der „Nationalzeitung" sehr ausführlich, die Entgegnungen sind nur ganz kurz angedeutet. Ich darf also annehmen, daß schon vor der Abhaltung der Rede dieselbe der „Nationalzeitung", dem Organe des Abgeordneten Lasker, bekannt geworden ist. Ich komme nachher auf diesen Punkt zu sprechen, auf den ich großes Gewicht lege. Sie werden mir nun gestatten, die einzelnen Vorwürfe des Abg. Lasker zu widerlegen. Er fängt seine Entwickelung der Geschichte der Nordbahn damit an, daß er von schwindelhaftem Anfang, von lüderlicher Wirthschaft, von Verschwendung der Millionen spricht — Schlagwörter, deren Begründung er völlig außer Acht läßt. Er verweist sodann auf die Seiten 67—80 des Untersuchungsberichtes und fährt dann mit einzelnen gegen mich gerichteten Bemerkungen fort, auf die ich nicht näher eingehen will, weil die Sache im Allgemeinen ihre Richtigkeit hat. Er sagt sodann, daß zuerst 12½ Millionen vom Staat bewilligt worden, er verschweigt aber geflissentlich, daß nicht 12½, sondern 16½ Millionen von der Gesellschaft verlangt sind, weil schon damals angenommen werden mußte, daß der Bau trotz der damaligen niedrigen Preise nicht wohlfeiler ausgeführt werden könne. Daß die Aktien nicht al pari ausgegeben sind, war ein offenes Geheimniß; ich selbst habe nie ein Hehl daraus gemacht. Die Manipulationen, welche geschehen mußten, um die Ausgabe der Aktien unter Pari dem Gesetze anzupassen, war die, daß die Bauunternehmer mit den Pari-Aktien bezahlt wurden und es ihnen freistand, dieselben bei einer Bank, die von der Gesellschaft bezeichnet war, wieder zu verwerthen. Auf diese Weise sind einige 40 Eisenbahnen gegründet und gebaut, die jetzt zum allgemeinen Wohle wirken, den Aktionären gute Zinsen abwerfen und den Landestheilen, welche sie durchschneiden, große Vortheile bringen. Im Juni 1870 wurde die Konzession ertheilt, die Kaution sollte kurz darauf eingezahlt werden. Da brach plötzlich der deutsch-französische Krieg aus. Das Geld für die Kaution war beschafft, durch die Zahlungseinstellung eines süddeutschen Hauses wurde das Geld aber nicht rechtzeitig eingezahlt. Ich kann dies Faktum ausdrücklich konstatiren, weil das Geld aus meinen eigenen Mitteln zur Disposition gestellt werden sollte und ich dadurch die empfindlichsten pekuniären Nachtheile von dieser Seite erlitten habe. Ich mußte daher als Vorsitzender des Comités dem Staats-Ministerium anzeigen, daß die Verhandlungen ins Stocken gerathen wären, und verließ Berlin, um die Stellung auszufüllen, die mir während des Krieges angewiesen war. Dann nahm ich von Versailles aus die Verhandlungen wieder auf, zeigte dies dem Minister an, daß ich, da mehrere Zeichner sich in Folge des Krieges nicht mehr für gebunden erachteten, andere Zeichner beschaffen würde. Diese Verhandlungen hatten auch mit einigen Bankhäusern, z. B. Erlanger in London, jedoch ohne Resultat stattgefunden, später im Laufe des Jahres gelang es, mit der hiesigen Berliner Bank ein Abkommen zu Stande zu bringen, wonach diese die Aktien übernahm. Dem Herrn Minister ist hiervon Anzeige gemacht worden. Die Anzeige war mündlich gemacht worden; das genügte mir aber nicht, und deshalb suchte ich es nachträglich zu konstatiren; das ist meine Korrespondenz mit dem Handelsminister. Der Abgeordnete Lasker hat ferner gesagt, daß 2 Millionen Thaler Stamm-Aktien den Bau-Unternehmern versprochen wären zur Umwandlung in eine Prioritäts-Anleihe. Eine solche Umwandlung ist auch beabsichtigt worden, natürlich aber war sie nur in Aussicht gestellt mit Genehmigung des Staatsministeriums und der General-Versammlung, weil sich schon damals herausgestellt hatte, daß das Aktien-Kapital zu niedrig gegriffen war, und man hoffte durch die Umwandlung einen besseren Kurs zu erzielen. Der Abg. Lasker hat — ich weiß nicht, aus welchen Gründen — verschwiegen, daß dieser Vertrag mit dem Baukonsortium durch Lösung lange aufgehört hatte zu existiren, daß also dieser eventuelle Verlust nicht zur Geltung gekommen wäre, sondern alle Ansprüche mir persönlich zur Last fallen würden. Bei dieser Gelegenheit möchte ich konstatiren, daß unser jetziger Vorsitzender, Geh. Reg.-Rath Windmüller, dem damaligen Minister bis seinem Amtsantritt schon seine Bedenken darüber zu erkennen gab, daß das Aktienkapital zu niedrig gegriffen wäre. Von Seiten des Ministeriums ist gesagt worden, es sollte immerhin gebaut werden und später Anträge auf Kapitalerhöhung gestellt werden. Die Preise waren rapide in die Höhe gegangen, daß das Bahnhofs-Terrain in Berlin eben so viel gekostet hat, wie nach dem Anschlage auf den ganzen Bahnhof fiel. Schon damals war also die Kapitalerhöhung eine Nothwendigkeit. Was der Abg. Lasker nun als Betrug wenigstens zu bezeichnen beliebt hat, das sind Zeichnungen, welche die Bau-Unternehmer Bernhardt und Thiele gemacht haben; ich konstatire, daß es keineswegs diejenigen sind, von denen ich dem Minister Anzeige gemacht habe. Ich habe angezeigt, daß die Berliner Bank die Aktien übernommen habe, was auch in der That und diese Zeichnungen sind nur diejenigen, welche heute zur Wahrung der gesetzlichen Vorschriften von den Bau-Unternehmern gemacht sind, weil die diejenigen waren, die Aktien al pari zu übernehmen resp. in der Berliner Bank zu verwerthen hatten. Ich muß also die Behauptung des Abgeordneten Lasker als Entstellung der Wahrheit hinstellen. — Was nun die 500,000 Thlr. betrifft, von denen der Abgeordnete Lasker behauptete, sie wären der Berliner Bank nicht übergeben, sondern zur Entschädigung der Gründer verwendet, so kann ich dies nur als böswillige Entstellung der Thatsachen konstatiren. Wenn der Abgeordnete Lasker sich die Mühe gegeben hätte, die Bücher einzusehen, so würde er erfahren haben, daß dieselben vorschriftsmäßig unter Reserve gestellt worden waren. Der Vertrag mit den Bauunternehmern zeigte sich auf die Länge nicht haltbar. Die Leute hielten die Lieferungszeiten nicht ein, verlangten Vorschüsse, die man nicht bewilligen konnte, und so wurde dieser Vertrag aufgelöst. Es wurden ihnen die Kontrakte, welche sie mit den Material- u. s. w. Lieferanten unter sehr günstigen Bedingungen abgeschlossen hatten, abgekauft und darin bestand die Entschädigung. Der Abg. Lasker hat in der Untersuchungs-Kommission konstatirt, daß die Gesellschaft durch diese Auflösung gute pekuniäre Geschäfte gemacht habe. Warum er das verschweigt und nur die Punkte erwähnt, die ihm opportun erscheinen, ist mir unerfindlich. Außerdem hat er Zweifel ausgesprochen, daß wirklich ein Werth von 7 Millionen Thalern schon vorhanden sei; ich konstatire, daß es jetzt schon 8 Millionen Thaler sind; er hat diese Zweifel auch der königlichen Staatsregierung gegenüber geäußert: solamen miseris.... Der letzte Punkt von den 3,100,000 Thalern, welche wir noch in unserm Besitz haben, ist noch zu erwähnen. Herr Lasker konstatirt damit, daß unsere Rechnungslegung eine richtige ist und keine Vergeudung stattgefunden hat; denn wenn er berechnet, welcher Werth schon heute existirt, welche Zinsen gezahlt sind und welche Summen noch vorhanden sind, so wird er auf 12 Millionen Thaler kommen. Alles was ich auf die einzelnen Punkte erwidert habe, beruht auf Wahrheit; ich bin in der Lage, ihnen die Dokumente vorzulegen; ich bitte mir vorher auf unsere Weise ihnen meine Behauptungen zu beweisen, und die des Abg. Lasker zu entkräften.

Ich komme nun auf die persönlichen Angriffe, welche der Abg. Lasker bei dieser Gelegenheit gegen mich ausgesprochen hat. Er hat das schon öfter gethan, er hat die Redefreiheit der Tribüne feige als Deckmantel genommen, freche Lügen auszusprechen.

Präsident Graf Stolberg: Ich muß den Vorredner unterbrechen. Ich kann mir wohl denken, daß er eine Indignation über persönliche beleidigende Ausdrücke empfindet, welche anderswo gegen ihn gerichtet sind, daß er sie für unwahr erklärt, und daß ihn seine Entrüstung zu scharfen Entgegnungsworten führt. Ich muß aber sagen, daß die Ausdrücke, welche er eben gebraucht hat, die ich nicht für parlamentarisch halten kann.

Fürst zu Putbus: Ich bin dem Präsidenten dankbar, daß er darauf hinweist, daß solche Ausdrücke, wie sie im anderen Hause gebraucht sind, nicht sitte sind. Ich kann sie nur wiederholen, weil der Abg. Lasker die Freiheit der Tribüne dazu benutzt hat, falsche Thatsachen anzuführen und sie durch Trugschlüsse als richtige Thatsachen zu erweisen versucht hat. In § 186 des Strafgesetzbuches heißt es: „Wer in Beziehung auf einen Andern eine Thatsache behauptet oder verbreitet, welche denselben verächtlich zu machen oder in der öffentlichen Meinung herabzuwürdigen geeignet ist, wird, wenn nicht diese Thatsache erweislich wahr ist, wegen Beleidigung mit Geldstrafe bis zu 200 Thlr. oder mit Haft oder mit Gefängniß bis zu einem Jahre und wenn die Beleidigung öffentlich oder durch Verbreitung von Schriften, Abbildungen oder Darstellungen begangen ist, mit Geldstrafe bis zu 500 Thlr. oder mit Gefängniß bis zu 2 Jahren bestraft." Ferner in § 187: „Wer wider besseres Wissen in Beziehung auf einen Andern eine unwahre Thatsache behauptet oder verbreitet, welche denselben verächtlich zu machen oder in der öffentlichen Meinung herabzuwürdigen oder dessen Kredit zu gefährden geeignet ist, wird wegen verläumderischer Beleidigung mit Gefängniß bis zu 2 Jahren und, wenn die Verläumdung öffentlich oder durch Verbreitung von Schriften, Abbildungen oder Darstellungen begangen ist, mit Gefängniß nicht unter einem Monat Gefängniß bestraft." Dies würde die Strafe sein, welche der Abgeordnete Lasker zu gewärtigen hätte, wenn er nicht die Redefreiheit der Tribüne gemißbraucht, sondern außerhalb des Abgeordnetenhauses seine Beleidigungen gegen mich ausgesprochen hätte. So bleibt mir nur übrig, von dieser Stelle hier gegen ihn zu protestiren und an Ihr Gerechtigkeitsgefühl und Ihre Unparteilichkeit zu appelliren. Ich habe mich gefragt, welche Motive wohl den Herrn veranlaßt haben dürften, die Angriffe gegen mich persönlich auszusprechen. Das im Abgeordnetenhause von mir nicht beifällig aufgenommene Ranküne dürfte, wie mir scheint, nicht ganz unangebracht sein. Ich habe dort vor der Wahl in meiner Ehre und meinem Gewissen und meinem Recht, protestirt gegen die Reden, welche im anderen Hause gehalten waren. Ich habe meine Worte in eine höfliche Form gekleidet, wie sie der Würde dieses Hauses entsprechen. Aber trotzdem scheint diese Erklärung dem Herrn nicht gefallen zu haben; denn er hat, ich glaube, nicht ganz ohne Grund, geglaubt, jetzt an Grobheit und Ungezogenheit, schlechter zu sein. So wäre es wohl allein Ranküne gewesen, welche ihn zu solchen Ausdrücken und Angriffen veranlaßten. Die großen politischen Ideen, welche der Abg. Lasker verfolgt, lassen ihn nicht den Lokalpatriotismus — wenn ich mich so ausdrücken darf — begreifen, den für Landeswohl fast nur unter gewisse Möglichkeiten verfolgt. Es ist möglich, daß der Herr Abg. Lasker eine Befriedigung finden wird, nicht gerade mit dem Muthwille vieler anderer, meine ich, nicht veranlassen, nur zum Zerstören zu finden, ja ich glaube, sie sollten ihm doch die Lust zu erbauen geben. Wie Ihnen bekannt ist, werden seit Jahr und Tag Millionen und abermals Millionen aus dem Unglück der anderen von einer gewissen Klasse Menschen gewonnen, und ich konstatire im Interesse gemeinsamer Moral, daß an diesen Börsenspekulationen auch nach den Lasker'schen Reden an der Börse für die ungeheuersten Summen à la baisse spekulirt wird. Daß diese Manipulationen dem Abg. Lasker nicht fremd sind, wage ich anzunehmen (Oho! Oho! links und in der Mitte des Hauses.) Wenn er demselben fremd ist, dann läßt er sich von Leuten in dieser Richtung mißbrauchen. Wenn der Abg. Lasker nach diesem Vorgang meint, daß ich aus dem Verlust der Anderen Gewinn zu ziehen gedacht hätte, so halte ich den Abg. Lasker dieses Verbrechens mitschuldig. Zum Schluß muß ich demselben danken, daß er meine Vermögenslage in so glänzender Weise dargestellt und ich würde ihm noch dankbarer sein, wenn er diejenigen Banken oder Kapitalisten nennen möchte, die ihren Kredit zur Fertigstellung des von mir in's Leben gerufenen Unternehmens hergeben wollten. Er hätte nicht nöthig gehabt, an meine Ehre zu appelliren. Ich setze, wenn ich mich an einem Unternehmen betheilige, meine ganze Kraft für die Sache ein und werde es ferner thun. Nach dieser Auseinandersetzung bitte ich das Haus, mir sein Wohlwollen auch diesmal zu bewahren, und spreche es nochmals aus, daß ich bereit bin, jedes Wort, welches ich gesprochen habe, zu vertreten. (v. Kleist-Retzow: Bravo!)

Danach tritt das Haus in die Tagesordnung ein.

(Schluß folgt.)

Brief- und Zeitungsberichte.

Berlin, 15. Mai.

— Der dreiundachtzigste Geburtstag des Papstes ist in Berlin Unter den Linden bei dem bekannten Parlamentsrestaurateur Müller festlich begangen worden. Pio Nono, aus der gräflichen Familie Mastai Feretti, ist am 13. Mai 1792 zu Sinigaglia geboren; seine Anhänger und Verehrer in Berlin haben aber die Feier des hohen Geburtstages bereits am 12. Abends vollzogen, doch bis in die Morgenstunden des 13ten fortgesetzt. Es waren bei Müller zum splendiden Souper zwischen 2- und 300 Gäste versammelt, Herren und Damen, aus den höheren und mittleren Ständen, vom fürstlichen Geschlecht der Radziwill hinab bis zum einfachen Bürgerthum. Natürlich nahm dabei das Centrum unseres Abgeordnetenhauses einen hervorragenden Rang ein, wenn auch verschiedene Mitglieder desselben ihren parlamentarischen Beruf so weit sicher stellten, daß sie, statt pünktlich beim Geburtstagssouper um 8 Uhr zu erscheinen, zunächst in Fractionen oder Commissionen ihre Schuldigkeit thaten und erst gegen Mitternacht sich an der päpstlichen Festtafel sehen ließen. Hier stimmten sie, die Windthorst, die Mallinckrodt u. s. w. freudig in das gesungene alte burschenschaftliche Studentenlied ein: Wir hatten gebauet ein stattliches Haus &c. Doch war der Text etwas verändert, nur die Melodie die alte bekannte. Im Studentenliede heißt es: „Das Band ist zerschnitten, war schwarz, roth und gold, und Gott hat es gelitten, wer weiß, was er gewollt. — Das Haus mag zerfallen, was hat's denn für Noth? Der Geist lebt in uns Allen, und unsre Burg ist Gott." Beim Geburtstage des Papstes lautete die Travestie dahin: „Es zucken die Blitze, der Donner laut rollt, und Gott hat es gelitten, wer weiß, was er gewollt — die Stürme laß wehen, was hat's denn für Noth, der Fels muß bestehen, sein fester Grund ist doch Gott!" Außerdem wurde noch die österreichische Nationalhymne parodirt. Nach der bekannten Melodie „Gott erhalte Franz den Kaiser" &c. sang man „Gott erhalte unsern Vater, unsern Papst, er lebe lang! Der als Greis mit hohem Muthe lenkt des Schiffleins Petri Gang, wenn die wilderregten Wogen stürzen schäumend über Bord, gieb ihm Kraft, das Schiff zu steuern durch den Sturm zum sichern Port." Das Lied endet mit dem Verse: „Hoch schall Dir Du Dulder, Streiter, Sieger, Heil'ger Vater, hoch, hoch, hoch!" Wir bemerken noch, daß ein ausgezeichneter Sängerchor verschiedene Gesangspiecen vortrug, die auf die hohe Feier Bezug hatten.

Karlsruhe, 12. Mai. „Klerikale Blätter," schreibt die offiziöse „Karlsr. Ztg.", „bezweifeln die Richtigkeit einiger Aeußerungen mit welchen der badische Bevollmächtigte zum Bundesrathe, Hr. v. Freidorf, in den letzten Sitzungen des deutschen Reichstags die Angriffe der Abgg. Windthorst, Lender und v. Mallinckrodt zurückwies, und fordern insbesondere den Abdruck der Protokolle über die Eidesleistung und die angezogene Erklärung des verstorbenen Erzbischofs. Der am 26. März 1843 vor dem Präsidenten des Ministeriums des Innern, Frhrn. v. Rüdt, abgelegte Eid lautet:

Ich schwöre und verspreche bei den heiligen Evangelien Gottes Sr. königl. Hoh. dem Großherzog Leopold von Baden und allerhöchstdessen Nachfolgern in der Regierung, sowie den Gesetzen des Staates Gehorsam und Treue. Ferner verspreche ich kein Einverständniß zu unterhalten, an keiner Berathschlagung theilzunehmen und weder im In- noch im Auslande Verbindungen einzugehen, welche die öffentliche Ruhe gefährden, vielmehr, wenn ich von irgend einem Anschlag zum Nachtheil des Staats, sei es in meiner Diözese oder anderswo, Kunde erhalten sollte, solche Sr. königl. Hoheit zu eröffnen, so wahr mir Gott helfe und sein heiliges Evangelium!" Vorgelesen und durch Unterschrift anerkannt. † Dr. Hermann v. Vicari, präkonisirter Erzbischof.

Man sollte glauben, dieser Eid genüge um den Beweis zu liefern um welchen es sich handelte, daß nämlich nicht die badische Gesetzgebung der Grund war, aus welchem der kirchliche Konflikt gerade, und zunächst im Großherzogthum Baden, begonnen wurde. Denn wäre die badische Gesetzgebung in der That so kirchenfeindlich gewesen, wie später vom Beginn des Konflikts an vorgegeben wurde, so würde der Hr. Erzbischof derselben nicht so rückhaltlos Treue und Gehorsam geschworen haben. — Pfarrer Dilger von Ueberlingen am Ried, der sich kürzlich zum Altkatholizismus bekannte, ist zum Pfarrer der altkatholischen Gemeinde in Pforzheim gewählt worden. Das Beispiel Dilgers hat übrigens bereits Nachahmung erhalten. In dem Städtchen Mahlberg trat am Sonntag nach vollendetem Gottesdienst der kath. Geistliche, Pfarrer Feig, vor den Altar und eröffnete seiner Gemeinde, daß, da es nicht mit seinen Grundsätzen übereinstimme, das Unfehlbarkeitsdogma fernerhin zu vertheidigen und den Hirtenbrief zu verlesen, er hiermit sein Amt niederlege, und es vielleicht das letzte Mal wäre, daß er den kirchlichen Dienst der Gemeinde versehe.

Vermischtes.

* **Paul Lindau**, der Redakteur der „Gegenwart", hat sich mit Fräulein Anna Kalisch in Berlin, der Tochter des verstorbenen Humoristen D. Kalisch, verlobt.

Verantwortlicher Redakteur: Dr. Julius Wasner in Posen.

Angekommene Fremde vom 16 Mai.

STERN'S HOTEL DE L'EUROPE. Rittergutsbesitzer v. Sulerczynski a. Neudorf, Oberamtmann Gericke a. Skrzynki, Kaufmann Wallwitz a. Dessau, Kunstmaler Grüneberg a. Düsseldorf, Direktor Hartwig a. Königsberg, Advokat Ortleb a. Berlin.

MYLIUS' HOTEL DE DRESDE. Die Kaufleute Schmidt, Lier a. Berlin, Korn a. Mannheim, Major v. Lilienhof und Familie a. Posen, königl. Domänenpächter Student a. Albrechtshof, die Rittergutsbesitzer v. Lubinski a. Polen, Materne a. Chwalkowo, Martini a. Lukowo, v. Karczewski aus Wyszakowo, Major v. Kaspari a. Brandenburg.

TILSNER'S HOTEL GARNI. Die Kaufleute Margules aus Krakau, Jungmann a. Breslau, Eggert a. Berlin, Sauer a. Dresden, Heinze a. Leipzig, Rieger a. Danzig, Rechtsanwalt Günther u. Frau a. Birnbaum.

BUCKOW's HOTEL DE ROME. Die Kaufleute Hahn aus Berlin, Rother a. Punitz, Arndt a. Breslau, Krause aus Hamburg, Hirschfeld a. Bremen, Künkel a. Zürich, Wolffsohn a. Pinne, Faßhauer a. Hamburg, Leuckart a. Chemnitz, Derr a. Halle, Kaufmann a. Stuttgart, die Rittergutsb. Harrer a. Mielrzynko, Frl. v. Slawski a. Kornik, Hanke a. Jankowo, Lieut. Windell a. Sroczyn, Birner aus Mokro, Fabrikant Boltz a. Prag, Direktor Dörschlag a. Wronke, Ingenieur Matschke a. Berlin.

HOTEL DE BERLIN. Die Rittergutsbesitzer v. Goslinowski a. Dombrowki, Petrick und Frau a. Chyby, die Gutsbes. Scharffenberg a. Kobylnik, Giese a. Pilamühle, die Inspektoren Streich aus Sady, Kuers a. Dempeno, Rentier Röhrich u. Frau a. Berlin, Apotheker Zylichowski a. Mur. Goslin, die Kaufleute Gißhorn a. Magdeburg, Müller a. Berlin.

C. SCHARFFENBERG'S HOTEL. Die Kaufleute Mendelsohn a. Breslau, Kreyn a. Pudewitz, Mendelsohn a. Bromberg, Scheuer a. Berlin, Schultze a. Danzig, Pfarrer Gonell a. Marienburg, Inspektor Heinrich a. Schwiebus, die Rittergutsbes. Mathes u. Gemahlin aus ussowko, Mathes a. Jankowice.

Telegraphische Börsenberichte.

Breslau, 15. Mai, Nachmittags. Getreidemarkt. Spiritus pr. 100 Liter 100 pCt. pr. Mai 23¾, pr. August-September 23¾, pr. September-Oktober — Weizen pr. Mai 90. Roggen pr. Mai 61¼, pr. Juli-August 58¾, pr. September-Oktober 57. Rüböl pr. Mai und pr. Mai-Juni 18⅔, pr. September-Oktober 19¼. Zink fest. — Wetter: Veränderlich.

Bremen, 15. Mai. Petroleum Standard white loko 12 Mark 25 Pf. bez.

Hamburg, 15. Mai, Nachmittags. (Getreidemarkt.) Weizen loko still, auf Termine ruhig. Roggen loko und auf Termine still. Weizen 216 pr. Mai-Juni 1000 Kilo netto 258 B., 256 G., pr. Juni-Juli 1000 Kilo netto 254 B., 253 G., pr. Juli-August 1000 Kilo netto 253 B., 252 G., pr. August-September 1000 Kilo netto 247 B., 245 G. Roggen pr. Mai-Juni 1000 Kilo netto 181 B., 180 G., pr. Juni-Juli 1000 Kilo netto 176 B., 175 G., pr. Juli-August 1000 Kilo netto 172 B., 171 G., pr. August-September 1000 Kilo netto 171 B., 170 G. Hafer still. Gerste fest. Rüböl behauptet, loko undpr. Mai 58, pr. Oktober 200 Pfd. 59¼. Spiritus matt, pr. Mai-Juni 54¾, pr. Juli-August, pr. August-September und pr. September-Oktober pr. 100 Liter 100 pCt. 56. Kaffee ruhig; Umsatz 3000 Sack. Petroleum flau, Standard white loko 12, 70 B., 12, 50 G., pr. Mai 12, 50 G., pr. August-Dezember 13, 25 G. — Wetter: Regnerisch.

Köln, 15. Mai, Nachmittags 1 Uhr. (Getreidemarkt.) Wetter: Regen. Weizen matter, hiesiger loko 9, 15, fremder 9, 5, pr. Mai 9, 3, pr. Juli 8, 22½, pr. November 7, 27. Roggen matter, fremder loko 6, 10, pr. Mai 6, pr. Juli 5, 18½, pr. November 5, 15½. Rüböl unverändert, loko 10, pr. Mai 9 9/10, pr. Oktober 10 3/10.

London, 15. Mai. (Getreidemarkt.) Schlußbericht. Fremde Zufuhren seit letztem Montag: Weizen 26,110, Gerste 21,970, Hafer 47,760 Qrtrs.

Der Markt schloß für sämmtliche Getreidearten bei schleppendem Geschäft zu nominell unveränderten Preisen. Weißer englischer Weizen 62—68, rother 58—63, hiesiges Mehl 45—54 Sh. — Wetter: Starker Regen.

Manchester, 15. Mai, Nachmittags. 12r Water Armitage 8½, 12r Water Taylor 10½, 20r Water Micholls 12¾, 30r Water Gidlow 13, 30r Water Clayton 14⅞, 40r Mule Mayoll 12⅝, 40r Medio Wilkinson 14⅞, 36r Warpcop Qualität Rowland 13½, 40r Double Weston 14¾, 60r Double Weston 16¾. Printers 16/16 84/50 8 pfd. 120. Mäßiges Geschäft, Preise anziehend.

Amsterdam, 15. Mai, Nachmittags 4 Uhr 30 Minuten. (Getreidemarkt.) Schlußbericht. Weizen geschäftslos, pr. November 330½. Roggen loko geschäftslos, pr. Mai 210½, pr. Oktober 198. Raps pr. Herbst 365 Fl. Rüböl loco 33¼, pr. Herbst 34¼. — Wetter: Regen.

Antwerpen, 15. Mai, Nachmittags 4 Uhr 30 Minuten. (Getreidemarkt.) Schlußbericht. Weizen steigend, dänischer 35. Roggen behauptet, Petersburg 22¾. Hafer unverändert. Gerste ruhig, Donau 23¼. Petroleum-Markt (Schlußbericht). Raffinirtes Type weiß, loko 31 b., u. B., pr. Mai 30¼ bz, 30½ B., pr. Juni 30¾ B., pr. September 33¼ bz, 34 B., pr. September-Dezember 35 B. Weichend.

Paris, 15. Mai, Nachmittags. Produktenmarkt. Weizen behauptet, pr. Mai 38, 00, pr. Juli-August 34, 75. Mehl fest, pr. Mai 79, 00, pr. Juli-August 77, 25, pr. Septbr.-Dezember 68, 50. Rüböl ruhig, pr. Mai 78, 50, pr. Juli-August 80, 50, pr. September-Dezember 82, 50. Spiritus ruhig, pr. Mai 60, 00. — Wetter: Regen.

Produkten-Börse.

Berlin, 15 Mai. Wind: W. Barometer 28. 3. Thermometer + 10°. Witterung: Heiter.

In den Preisen für Roggen ist heute ein ziemlich starker Rückschritt eingetreten. Anerbietungen erlangten und behielten ein beträchtliches Uebergewicht bis zum Schluß der Börse; eine Befestigung der Stimmung und der Preise griff daher nicht Platz. Waare ist heute wieder reasam umgesetzt; das Entgegenkommen der Eigner wurde seitens der Käufer eifrig benutzt. Gekündigt 71,000 Ctr. Kündigungspreis 56¾ Rt. per 1000 Kilgr. — Roggenmehl flau und niedriger. Gekündigt 5000 Ctr. Kündigungspreis 8 Rt. 25 Sgr. per 1000 Kilogr. — Weizen per Mai sehr fest, während alle entfernten Termine recht vernachlässigt blieben und billiger erlassen wurden. Gekündigt 6000 Ctr. Kündigungspreis 89½ Rt. pr. 1000 Kilogr. — Hafer loko etwas fester. Termine, besonders die entfernteren, hingegen flau. Gekündigt 2000 Ctr. Kündigungspreis 64 Rt. per 100 Klgr. — Rüböl gut preishaltend bei sehr schwachem Umsatz. Gekündigt 100 Ctr. Kündigungspreis 18⅓ Rt. per 100 Kilogr. — Spiritus wenig verändert, anfänglich matt, schließt von Neuem recht fest. Gekündigt 30,000 Liter. Kündigungspreis 23 Rt. 16 Sgr. pr. 10,000 Liter-Prozent.

Weizen loko pro 1000 Kilgr. 76—92 Rt. nach Qual. gef., gelber per diesen Monat 89¾-89⅜ bz., Mai-Juni 86⅞—86⅜ bz., Juni-Juli 86⅞—86⅜ bz., Juli-August 84¾—84¼—84½ bz., Aug.-Sept. —, Sept.-Okt. 80⅞—80½ bz. — Roggen loko per 1000 Kilgr. 55—68 Rt. nach Qual. gef., russischer 56—57, besserer 58—58 ab Bahn und Kahn bz, inländ. 64—68 ab Bahn bz., per diesen Monat 57¼—56¾ bz., Mai-Juni 57¼—56⅝—56½ bz., Juni-Juli 57⅝—56⅝—57 bz., Juli-August 56⅜—55⅝—55¾ bz., Sept.-Okt. 56⅛—55⅝ bz. — Gerste loko per 1000 Kilgr. 53—75 Rt. nach Qual. gef. — Hafer loko per 1000 Kilgr. 54—68 Rt. nach Qual. gef., böhm. 64—66⅜, ost- u. westpreuß. 56—65, pomm. 64-66⅜ ab Bahn bz, per diesen Monat 64½—64 bz., Mai-Juni 61¼—61 bz., Juni-Juli 60 bz., Juli-August 55½—¼ bz., Septbr.-Oktbr. 52½ bz. — Erbsen per 1000 Kilgr. Kochwaare 64—68 Rt. nach Qual., Futterwaare 58—63 Rt. nach Qual. — Raps per 1000 Kilgr. —. Rübsen, Winter- —. Leinöl loko 100 Kilgr. inkl. Faß 22½ Rt. — Rüböl per 100 Kilgr. loko ohne Faß 17⅔ Rt. bz., per diesen Monat 18¼ bz, Mai-Juni do., Juni-Juli 18⅓ bz., Juli-August —, Septbr.-Oktbr. 19⅝ bz., Oktbr.-Nov. 19 11/12 bz. — Petroleum raffin. (Standard white) per 100 Kil. mit Faß loko 9¼ Rt. bz., per diesen Monat 9 1/12 Rt. bz., Mai-Juni —, Sept.-Okt. 9¼ bz. — Spiritus per 100 Liter a 100 pCt. = 10,000 pCt. loko ohne Faß 23 Rt. 12—9 Sgr. bz., per diesen Monat —, loko mit Faß —, per diesen Monat 23 Rt. 17—20—19 Sgr. bz., Mai-Juni 23 Rt. 14—17 Sgr. bz., Juni-Juli 23 Rt. 16—19 Sgr. bz., Juli-August 23 Rt. 23—24 Sgr. bz., Aug.-Septbr. do., Sept.-Oktober 22 Rt. 17—20 Sgr. — Mehl. Weizenmehl Nr. 0 11⅔—11, Nr. 0 u. 1 10⅔—10 Rt., Roggenmehl Nr. 0 9⅔—9⅙ Rt., Nr. 0 u. 1 8 11/12—8⅓ Rt. per 100 Kilgr. Brutto unverst. inkl. Sack — Roggenmehl Nr. 0 u. 1 per 100 Kilgr. Brutto unverst. inkl. Sack per diesen Monat —, Mai-Juni —, Juni-Juli —, Juli-August —, August-Sept. —, Sept.-Oktbr. —. (B. u. H.-Z.)

Breslau, 15. Mai.

Freiburger 104½. do. junge 98. Oberschlesische 164. R.-Oder-Ufer-St. A. 121½. do. do. Prioritäten 121½. Franzosen 191½. Lombarden 84½. Italiener —. Silberrente 66⅞. Rumänier 45. Breslauer Diskontobank 82½. do. Wechslerbank 70½. Schles. Bankv. 107½. Kreditaktien 130½. Laurahütte 166½. Oberschles. Eisenbahnbed. —. Oesterreich. Banknoten 90⅞. Russ. Banknoten 92⅞. Bresl. Maklerbank 80½. do. Makl.-B.-Bk. 91. Prov.-Maklerb. 82. Schles. Vereinsbank 92. Ostdeutsche Bank —. Bresl. Prov.-Wechslerb. —.

Telegraphische Korrespondenz für Fonds-Kurse.

Frankfurt a. M., 15. Mai, Nachmittags 2 Uhr 30 Minuten. Schiff'sche Bank 209⅞, Dortmunder Union —, süddeutsche Immobilien-Gesellschaft 91⅞.

Günstig. Spekulationswerthe steigend, besonders Kreditaktien. Auf den übrigen Verkehrsgebieten fest, aber still.

Nach Schluß der Börse: Kreditaktien 229½, Franzosen 334½, Lombarden 148⅞.

[Schlußkurse.] Londoner Wechsel 118⅞. Pariser Wechsel 94¼. Wiener Wechsel 105⅞. Franzosen 334½. Böhm. Westbahn 216½. Lombarden 148½. Galizier 257. Elisabethbahn 209½. Nordwestbahn 188½. Kreditaktien 229. Russ. Bodenkredit 87¾. Russen 1872 98. Silberrente 66⅞. Papierrente 62. 1860er Loose 98⅞. 1864er Loose 158½. Amerikaner de 82 98⅞. Deutsch-österreich. 84¾. Berliner Bankverein 87⅞. Frankfurter Bankverein 84. do. Wechslerbank 79⅝. Nationalbank —. Hahn'sche Effektenbank 115¼. Kontinental 88¾.

Wien, 15. Mai. Sehr fest.

[Schlußkurse.] Papierrente 69, 05. Silberrente 74, 40. 1854er Loose 97, 50. Bankaktien 978, 00. Nordbahn 2072, 00. Kreditaktien 220, 75. Franzosen 321, 00. Galizier 247, 25. Nordwestbahn 184, 00. do. Lit. B. 92, 75. London 111, 80. Paris 44, 30. Frankfurt 94, 10. Böhm. Westbahn —, —. Kreditloose 157, 50. 1860er Loose 105, 50. Lombard. Eisenbahn 140, 50. 1864er Loose 134, 00. Unionbank 102, 75. Austro-türkische —, —. Napoleons 8, 95. Elisabethbahn 202, 00. Preußische Banknoten 1, 66⅞.

London, 15. Mai, Nachmittags 4 Uhr. Aus der Bank flossen heute 10,000 Pfd. Sterl. Steigend.

6proz. ungar. Schatzbonds 90¾ vollbezahlt.

Konsols 93 7/16. Italienische 5prozent. Rente 65 11/16. Lombarden 12¼. 5proz. Russen de 1871 100⅛. 5proz. Russen de 1872 99¾. Silber 58¾. Türk. Anleihe de 1865 48 5/16. 6proz. Türken de 1869 58. 9proz. Türken Bonds —. 6proz. Vereinigt. St. pr. 1882 104¼. Oesterreich. Silberrente 67½. Oesterreich. Papierrente 61⅝.

Wechselnotirungen: Berlin 6, 25⅝. Hamburg 3 Monat 20, 56. Frankfurt a. M. 119⅞. Wien 11, 45. Paris 25, 52. Petersburg 32¼.

Paris, 15. Mai, Nachmittags 12 Uhr 40 Minuten. 3proz. Rente 59, 75. Anleihe de 1872 94, 55. Italiener 66, 05. Franzosen 720, 00. Lombarden 315, 00. Türken 47, 70.

Paris, 15. Mai, Nachmittags 3 Uhr. Fest.

[Schlußkurse.] 3prozent. Rente 60, 00. Anleihe de 1871 —, —. Anleihe de 1872 94, 80. Ital. 5proz. Rente 66, 15. Italien. Tabakaktien —, —. Franzosen (gestemp.) 720, 00. do. neue —. Oesterr. Nordwestbahn —, —. Lombard. Eisenbahnaktien 315, 00. Lombard. Prioritäten 248, 50. Türken de 1865 48, 45. Türken de 1869 290, 00. Türkenloose 113, 25. Goldagio —.

Newyork, 14. Mai, Abends 6 Uhr. [Schlußkurse.] Höchste Notirungen des Goldagios —, niedrigste —. Wechsel auf London in Gold 4 D. 87½ C. Goldagio 12½. 5/20 Bonds de 1885 118. do. neue 5proz. fundirte 115¼. Bonds de 1887 120⅜. Erie-Bahn 35¾. Central-Pacific 94½. Baumwolle in New-York 18⅝. Baumwolle in New-Orleans 18⅛. Mehl 6 D. 45 C. Raffin. Petroleum in Newyork 13¾. do. Philadelphia 13¾. Kaffee 18⅝. Zucker (Fair refining Muscovade) 7¾. Getreidefracht 10.

Berlin, 15. Mai. Die Börse verkehrte heute in eher noch günstigerer Stimmung als am letzten Mittwoch. Die auswärtigen Notirungen und Meldungen trafen recht günstig und kamen der ohnedies besseren Geschäftsstimmung zu Hilfe. Auf allen Verkehrsgebieten herrschte denn auch etwas regere Thätigkeit und der umfangreicheren Nachfrage gegenüber trat das Angebot ziemlich reservirt auf.

Die Kursbewegung wurde in Folge hiervon auf spekulativem Gebiet allgemein eine steigende und führte theilweise zu wesentlichen Besserungen. Der Kapitalsmarkt bewahrte seine feste Haltung, doch gestaltete sich auch hier das Geschäft theilweise etwas lebhafter, namentlich für fremde Anlagewerthe.

Die Umsätze konnten im Allgemeinen als recht belangreich bezeichnet werden, besonders aber gilt das von den per ultimo gehandelten Effekten. Hervorragender Beachtung hatten sich heute die spekulativen Devisen des internationalen Gebiets zu erfreuen, von denen an erster Stelle Kreditaktien und Lombarden zu erwähnen sind, die zu ca. 2 Thlr. über letzten Schlußkurs in größeren Beträgen umgesetzt wurden; auch Franzosen wurden etwas besser, blieben aber ruhig.

Von den fremden Fonds, die im Allgemeinen recht fest und mäßig belebt waren, hatten Türken zu nicht unwesentlich besseren Kursen guten Verkehr, auch Italiener waren höher und belebt, österreichische Renten steigend, aber ruhig.

Deutsche und preußische Staatsfonds und Prioritäten gingen bei gleichfalls fester Tendenz ziemlich lebhaft um. Krupp'sche Partial-Obligationen notiren 96 5/16.

Fonds- u. Actienbörse.

Berlin, den 15. Mai 1874.

Deutsche Fonds.

Konsolidirte Anl.	4½	105 13/16 bz
Staats-Anleihe	4½	101⅛
do. do.	4	99¼ bz
Staatsschuldscheine	3½	92¼ bz
Präm.-St.-Anl. 1855	3½	122⅞ G
Kurh. 40 Thlr. Obl.	—	73⅞ b
Kur- u. Neum. Schld	3½	92½ bz
Oderdeichbau-Obl.	4½	101½ G
Berl. Stadt-Obl.	5	104 G
do. do.	4½	103⅞ bz
do. do.	3½	89⅞ bz
Berl. Börsen-Obl.	5	102⅞ G
Berliner	4½	101½-⅜ bz
do.	5	105½ bz
Kur- u. Neum.	3½	85 G
do. do.	4	95½ bz
do. neue	4½	103¾ bz
Ostpreußische	3½	87 bz G
do. do.	4	98⅛ G
do. do.	4½	102¼ G
do. do.	5	— —
Pommersche	3½	85⅝ G
do. neue	4	95⅝ bz G
Posensche neu	4	94⅞ B
Schlesische	3½	85 G
Westpreußische	3½	85⅜ bz
do. do.	4	97⅞ G
do. Neuland.	4	95¼ G
do. do.	4½	101¾ bz G
Kur- u. Neum.	4	99¼ bz
Pommersche	4	9[illegible] bz
Posensche	4	98½ bz
Preußische	4	98⅜ bz
Rhein-Westf.	4	99¼ G
Sächsische	4	99¼ G
Schlesische	4	99 bz
Goth. Pr.-Pfdbr. I	5	106½ bz II. 104 bz
Pfd. Bd. Cred.-Hyp. unkündb. I. u. II.	5	101½ bz
Pomm. Hyp. Pr. Br.	5	103⅛ G
Rhein. Prov.-Obl.	4½	102½ B
Anhalt. Rentenbr.	4	96 G
Meininger Loose	—	4⅞ G
Mein. Hyp. Pfd. Br.	4	99½ B
Hamb. Pr. A. v. 1866	3	53¼ B
Oldenburger Loose	3	3⅞ G
Bad. St. Anl. v. 1866	4½	100⅞ G
do. Eisb.-Pr.-A. v. 67	4	112½ bz G
[illegible] 35fl. Loose	—	40 etw bz B
Bayrische St.-Anl.	4½	104⅞ G
Bair. Pr.-Anleihe	4	113¾ G
Braunschw. Präm.-Anl. a 20 Thlr.	—	22½ bz G
Dess. St.-Präm.-A.	3½	107⅞ B
Lübecker do.	3½	53⅞ bz
Mecklenb. Schuldv.	3½	86½ b B A.—
Köln-Mind. Pr.-A.	3½	97 bz B

Ausländische Fonds.

Amer. Anl. 1881	6	103 13/16 bz
do. do. 1882 gek.	6	96⅞ G
do. do. 885	6	102½ bz G
Newyork. Stadtanl.	7	95½ bz
do. Goldanleihe	6	96½ bz
Finn. 10 Thlr. Loose	—	11 bz B
Italienische Anl.	5	64¾ G
do. Tabaks-Obl.	6	96¾ bz G
do. do. Act. 70%	6	647 G
Oester. Pap.-Rente	4⅕	62⅞ bz G
do. Silberrente	4⅕	66⅞ bz G
do. 250fl. Pr. Obl.	4	97¾ G
do. 100fl. Kred. L.	—	107 bz B
do. Loose 1860	5	99 bz
do. Pr.-Sch. 1864	—	91⅞ bz
do. Bodenkr.-G.	5	85½ G
Poln. Schatz-Obl.	4	83⅞ bz
do. Cert. A 300fl.	5	95 B
do. Pfdbr. III. Em.	4	80½ G
do. Part. O. 500fl.	4	106⅞ G
do. Liqu.-Pfandbr.	4	66½
Raab-Grazer Loose	4	78 B
Franz. Anl. 71. 72.	5	— —
Bukar. 20Frcs. Loose	—	— — [bz B]
Rumän. Anleihe	8	— — A. 103½
Russ. Bodenkr.-Pfd.	5	87½ bz
do. Nicolai-Obl.	4	84½ B
Russ.-engl. Anl. v. 62	5	100⅞ bz
do.	3	71⅞ G
do. v. 70	5	101⅞ bz
do. v. 7[illegible]	5	100½ bz
do. 5. Stiegl. Anl	5	83 B
do. 6.	5	92⅞ bz
do. Präm.-Anl. de 64	5	146½ G
do. 66	5	142½ bz
Türk. Anleihe 1865	5	46⅞ bz
do. do. 1869	6	— —
do. do. kleine	6	— —
do. Loose (vollg.)	3	109½ B
Ungarische Loose	—	Ziehung

Bank- und Kredit-Aktien und Antheilscheine.

Anh. Landesbank	4	— —
Bk. f. Sprit (Wrede)	5	57¾ bz G
Barmer Bankverein	5	81½ etw bz G
Berg.-Märk. Bank	4	78 G
Berliner Bank	4	66 bz G
do. Bankverein	5	88 bz G
do. Kassenverein	4	275½ G
do. Handelsges.	4	116½ bz
do. Wechslerbk.	5	49⅜ bz G
Bresl. Discontobk.	4	82 B
Bankf. Ldw. Kwilecki	5	68 B
Braunschw. Bank	4	120⅞ G
Bremer Bank	4	116 G
Centralb. f. Hd. u. J.	5	75⅞ bz G
Coburg. Kreditbank	4	75½ bz G
Danziger Privatbk.	4	119
Darmstädter Kred.	4	148 bz G
do. Zettelbank	4	105⅞ G
Dessauer Kreditbk.	4	108 G
Berl. Depositenbank	5	94½ bz G
Deutsche Unionsb.	4	80⅞ bz G
Disc. Command.	4	174 bz
Genf. Kredb. i. Liq.	—	5 5/12 G
Geraer Bank	4	118⅞ bz G
Gewb. H. Schuster	4	64 bz B
Gothaer Privatbank	4	116½ G
Hannoversche Bank	4	108½ bz G
Königsberger V.-B.	4	80 bz G
Leipziger Kreditbk.	4	148 G
Luxemburger Bank	4	113½ G
Magdeb. Privatbk.	4	110½ G
Meininger Kreditb.	4	105½ bz G
Moldauer Landesb.	4	50 G
Norddeutsche Bank	4	143½ bz
Niederschl. Kassenv.	5	14½ bz
Ostdeutsche Bank	4	71 B
do. Produktenb.	4	18 bz G
Oesterr. Kreditbank	5	132 bz
Pomm. Ritterbank	4	—
Posener Prov.-Bk.	4	109½ B
do. Prov.-Wechs. B.	4	2⅞ B
Pr. Bod.-K.-A.-B.	4	96 bz G
do. Bankantheile	4½	192 bz G
do. Ctr.-Bd. 40%	5	121½ bz G
Rostocker Bank	4	114 bz B
Sächsische Bank	4	143½ bz
Schles. Bankverein	4	107 G
Thüringer Bank	4	102½ bz G
Weimarische Bank	4	100¼ bz
Prß. Hyp. Vers. 25%	4	121

In- u. ausländische Prioritäts-Obligationen.

Aachen-Mastricht	4½	92 G
do. II. Em.	5	99½ G
do. III. Em.	5	98½ B
Bergisch-Märkische	4½	100½ B
do. II. Ser. (conv.)	4½	100⅝ B
III. Ser. 3½ v. St. g.	3½	85½ B
do. Lit. B.	3½	85¼ B
do. IV. Ser.	4½	— —
do. V. Ser.	4½	100⅞ B
do. VI. Ser.	4½	100⅞ G
do. Düsseld.-E.	4	— —
do. II. Ser.	4½	99 B
do. (Dortm.-Soest)	4	91½ G
do. II. Ser.	4½	— —
do. (Nordbahn)	5	103 B
Berlin-Anhalt	4	— —
do. do.	4½	101¼ B
do. Lit. B.	4½	101¼
Berlin-Görlitzer	5	103¾ B
Berlin-Hamburg	4	— —
do. II. Em.	4	— —
Berl.-Potsd.-Mgd. Lit. A. u. B.	4	— —
do. Lit. C.	4	93½ B
Berl.-Stett. II. Em.	4	93½ G
do. III. Em.	4	93¾ G
do. IV. Ser. v. St. g.	4½	101
do. VI. Ser. do.	4	93½ bz G
Bresl. Schw.-Fr.	4½	100⅜ G
Köln-Krefeld	4½	—
Köln-Mind. I. Em.	4½	101½ G
do. II. Em.	5	103½ G
do. do.	4	93¾ B
do. III. Em.	[illegible]	— —
Köln-Mind. do.	4½	101 G
do. IV. u. V. Em.	4	93⅜ G
Halle-Sorau-Gub.	5	98⅞ bz G
Märkisch-Posener	5	101½ G
Magdeb.-Halberst	4½	101 G
do. do. 1865	4½	101 B
do. do.	5	— —
do. Wittenb.	3	72⅞ G
Niederschl.-Märk.	4	96½ G
do. II. S. a 62½ thlr.	4	94½ G
do. c. I. u. II. Ser.	4	97½ G
do. con. III. Ser.	4	96½ bz G
do. IV. Ser.	4½	— —
Niederschl. Zweigb.	5	— —
Oberschl. Lit. A. C. D	4	93½ B
do. Lit. B. E.	3½	85⅞ B
do. Lit. F. G. H.	4½	101⅞ B
do. Em. v. 1869	5	103 B
Brieg-Neisse	4½	99½ bz G
Kosel-Oderberg	4	95⅜ G
do. III. Em.	4½	103½ bz G
Oesterr.-Franz.-St.	3	313¾ bz
Oestr. südl. St. (Lb.)	3	246½ bz B
do. Lomb. Bons	6	100¼ G
do. do. de 1875	6	100⅜ bz G
do. do. de 1876	6	100⅞ bz G
do. do. de 1877/8	6	101½ bz
Ostpreuß. Südbahn	5	103⅞ B
Rechte Oder-Ufer I	5	103½ G
Rhein. Pr.-Oblig.	4	— —
do. v. Staate gar.	3½	— —
do. III. v. 1858 u. 60	4½	100½ bz
do. 1862, 64, 65	4½	100½ bz
Rhein-Nahev. St. g.	4½	101½ G
do. II. Em.	4½	101¾ G
Schleswig	4½	99¾ G
Stargard-Posen	4	93 G
do. II. Em.	4½	— —
do. III. Em.	4½	— —
Thüringer I. Ser.	4	95 G
do. II. Ser.	4½	101 G
do. III. Ser.	4	94½ G
do. IV. u. V. Ser.	4½	101 G
Galiz. Carl-Ludwb.	5	96½ bz
Lemberg Czernowitz	5	69½ bz B
do. II. Em.	5	79½ B
do. III. Em.	5	72⅞ bz G
Rybinsk-Bologoyer	5	86 bz G
Kaschau-Oderberg	5	78½ bz
Mähr. Grenzbahn	5	72 B
Ungar. Ostbahn	5	57½ bz B
do. Nordostbahn	5	62⅞ bz
Oestr. Nordwestb.	5	87¾ etw bz G
Ostrau-Friedland	5	82⅞ G
Dux-Prag	5	45 etw bz B
Charkow-Asow	5	99½
Jelez-Woron.	5	97 G
Kozlow-Woron.	5	99¾ G
Kursk-Charkow	5	99⅞ bz G
Kursk-Kiew	5	99⅞ bz
Mosko-Rjäsan	5	100¼ G
Rjäsan-Kozlow	5	100 bz B
Schuja-Iwanow	5	99½ G
Warschau-Terespol	5	96½ B
kleine	5	97½ G
Warschau-Wiener	5	98⅞
kleine	5	98⅞ G

Eisenbahn-Aktien und Stamm-Prioritäten.

Aachen-Mastricht	4	36½ bz
Altona-Kieler	5	108¼ G
Amsterdam-Rotterd	4	103½ G
Bergisch-Märkische	4	94⅞ bz
Berlin-Anhalt	4	148 bz B
Berlin-Görlitz	4	86½ bz B
do. Stammpr.	5	103⅞ bz
Balt. russ. (gar.)	3	52⅞ etw bz G
Brest-Kiew	5	4 ½ bz
Breslau-Warsch. St.	5	40⅞ bz G
Berlin-Hamburg	4	185½ bz B
Berlin-Potsd.-Mg.	4	102⅞ bz
Berlin-Stettin	4	157 bz
Böhm. Westbahn	5	92½ bz
Brest-Grajewo	5	34½ etw bz G
Bresl.-Schw.-Frb.	4	104 bz B
Köln-Minden	4	129⅞ bz
do. Lit. B	5	111 B
Crefeld Kr. Kempen	5	2⅞ G
Galiz. Carl-Ludw.	5	110⅞-⅜ bz
Halle-Sorau-Gub.	4	33½ bz B
do. Stammpr.	5	54 bz B
Hannover-Altenb.	5	31¼ bz
Löbau-Zittau	3½	8 ¼ bz
Lüttich-Limburg	4	19½ bz
Ludwigshafen-Berb	4	179⅞ bz
Kronprinz-Rudolph	5	67⅞ bz B
Märkisch-Posen	4	42⅞ bz
do. St.-Prior.	5	74⅞ bz G
Magdeburg-Halb.	4	118 bz
do. Stammpr. B.	3½	78⅜ bz
Magdeb.-Leipzig	4	251⅛ bz
do. Litt. B.	4	94⅜ bz G
Mainz-Ludwigsh.	4	132½ bz G
Münster-Hammer	4	99½ B
Niederschl. Märk.	4	98¼ G
Nordh. Erf. gar.	4	64 bz B
do. Stammpr.	5	53½ bz
Oberhess. v. St. gar.	3½	77⅛ bz
Oberschl. Lit. A. u. C	3½	163¾ bz B
do. Litt. B.	3½	143 bz
Oest. Fraz. Staatsb.	5	191¾ bz
Oest. Südb. (Lomb.)	5	85 bz
Ostpreuß. Südbahn	4	44⅞ bz
do. Stammpr.	5	79 bz G
Rechte Oderuferb.	5	121½ bz
do. Stammpr.	5	121 G
Reichenberg-Pard.	4½	67⅞ bz B
Rheinische	4	132½ bz
Stpr. Lit. B. v. St. g.	4	93⅞
Rhein-Nahebahn	4	28⅞ bz
Russ. Eisenb. v. St. g	5	102 bz
Stargard-Posen	4½	101⅜ bz G
Rum. Eisenbahn	5	44⅞ bz G
Schweizer Westb.	4	31 bz G
do. Union	4	15⅛ bz
Thüringer	4	120½ bz
do. B. gar.	4	91¾ bz
Tamines Landen	4	10 bz G
Warschau-Wiener	5	86 bz B

Gold- Silber- und Papiergeld.

Friedrichsd'or	—	— —
Goldkronen	—	— —
Louisdor	—	110 bz G
Sovereigns	—	6 22½ G
Napoleonsdor	—	5 11⅜ G
Imp. p. Zpfd.	—	462 G
Dollars	—	— —
Fremde Noten	—	99⅞
do. (einl. in Leipz.)	—	99 15/16 bz
Oesterr. Silberguld.	—	95⅞ bz ½St. 94⅞ [bz]
Oesterr. Banknoten	—	90½ bz
Russische do.	—	92 13/16 bz

Wechsel-Kurse vom 15. Mai.

Berl. Bankdisc.	4	
Amsterd. 250fl. 10 T.	3½	142½ bz
do. do. 2 M.	3½	141⅞ G
London 1 Lstr. 8 T.	4	6. 23½ bz
Paris 300 Fr. 10 T.	4	80¾ bz B
do. 300 Fr. 2 M.	5	— —
Belg. Bankpl. 300 Fr. 10 T.	4½	80 7/12 bz G
do. 300 Fr. 2 M.	4½	80 1/12 bz
Wien 150 fl. 8 T.	5	90 1/16 bz
do. do. 2 M.	5	89½ bz
Augsb. 100fl. 2 M.	4½	56. 20 G
Leipzig 100 Thl. 8 T.	5½	99¾ G
Petersb. 100 R. 3 W.	6	92½ bz
do. do. 3 M.	6	91⅜ bz B
Warschau 90 R. 8 T.	6	92⅞ bz

Industrie-Papiere.

Aachen-Münchener Feuerversf.-Ges.	—	2240 G
Berl. F.-Vers.-Ges.	—	275 G
Köln. F.-Vers.-Ges.	—	1775 G
Magdeb.		826 G
Stett. Nat. F.-V.-G.	—	235 B
Berl. Lebensv.-Ges.	—	680 G
Concordia in Cöln	—	610
Magd. Lebensv. Ges.	—	92½ G
Berl. Hagelvers. G.	—	120 G
Magdeb. do.	—	— —
Thuringia	—	122 B
Berl. Papierfabrik	—	47½ G
Berliner Aquarium	—	81½ bz G
do. Zentral-Heiz	—	99 bz
do. Cichorienfab.	—	103½ B
do. Braue. Tivoli	—	98½ bz G
Brauerei Moabit	—	69½ B
Berl. Bockbrauerei	—	72 bz G
Brauer. Patzenhofer	—	109¾ B
Brauerei (Wiesner)	—	27 B
Masch.-Fab. (Linke)	—	48½ bz
Fabrik Schering	—	51⅞ bz G
Erdmannsd. Spinn.	—	59 bz G
Egells Masch.-Fabr.	—	36 bz G
Elb. Eisenb.-Bedarf	—	16 bz B
Fonrobert, Gutta-P	—	51 etw bz G
Freund, Masch.-Fab	—	92¾ bz G
Hannov. Maschinenfabrik (Egestorf)	—	84 bz B
Kön. u. Laurahütte	—	165⅞ bz
Nordd. Papierfabrik	—	39 B
Stobwas. Lampenf.	—	46 bz G
Königsberg. Vulcan	—	36 G
Leinenfabr. Kramsta	—	97½ bz G
Redenhütte	—	37½ bz B
Baugesellsch. Pletzner	—	12 bz B
Marienhütte	—	67½ bz G

Druck und Verlag von W. Decker u. Comp. (E. Röstel) in Posen.